

شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها في بلاد  
المغرب

خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

إعداد 

دكتور/ إبراهيم فرغل محمد

مدرس التاريخ والحضارة الإسلامية

كلية دار العلوم - جامعة الفيوم



الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد خاتم النبيين، وبعد،  
فهذا بحث في التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية يشتمل على دراسة تاريخية وعمرانية  
لشبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس  
الهجريين، العاشر والحادي عشر الميلاديين، ويرجع سبب اختيار هذا الموضوع إلى عدة  
عوامل، منها، عدم وجود دراسة تفصيلية مستقلة عن شبكة الطرق في بلاد المغرب خلال  
فترة البحث وبخاصة الطرق البرية الداخلية والطرق الثانوية الفرعية، ومنها أيضا أن شبكة  
الطرق في القرنين الرابع والخامس الهجريين كانت قد تطورت وازدادت توسعا وتفرغا في  
الداخل والخارج، وذلك بعد إنشاء مدن جديدة في المنطقة، ومن هذه العوامل أيضا أن ما  
ذكر عن الطرق في بلاد المغرب كان يكتب عرضا ضمن الحديث عن تاريخ بلاد المغرب  
العربي، ومن هنا كانت هذه الفترة جديرة بدراسة مستقلة توضح أهميتها في ازدهار حركة  
التجارة وتطور العمران في بلاد المغرب.

وقد تناولت في هذه الدراسة كل ما يتعلق بشبكة الطرق التجارية من حيث أهم  
مراكزها ومحطاتها وموانئها وكذلك الإعداد للقوافل التجارية وتجهيزها، وأهم وسائل النقل  
المستخدمة على تلك الطرق، وتناولت أيضا دور المدن في ازدهار حركة التجارة، ثم المخاطر  
والصعوبات على تلك الطرق، وبعد ذلك تحدثت عن أهم السلع والمنتجات والبضائع التي  
كانت تنقل عبر الطرق على القوافل، وأخيرا الضرائب التي كانت تفرض على السلع عند  
منازل الطرق ومداخل ومخارج المدن.

وأما شبكة الطرق نفسها فقد تناولتها بالتفصيل على مختلف أنواعها حيث الطرق  
الداخلية والخارجية برية وبحرية ونهرية، وكذلك الطرق الرئيسية عبر الصحراء والسواحل،  
وقد بينت أهمية تلك الطرق في ازدهار حركة التجارة والعمران في بلاد المغرب وتوطيد  
العلاقة بين إقليم المغرب والأقاليم الخارجية الأخرى.

ولاشك أن بلاد المغرب شهدت في تلك الفترة نشاطا تجاريا واسعا اتضح من خلال المراكز التجارية الرئيسية التي دعمت شبكة الطرق البرية والبحرية بالعديد من البضائع والسلع والمنتجات المتنوعة وربطت تجارة العالم الإسلامي مع شبكات الشرق والبحر المتوسط.

والحقيقة أن شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب أعطت ظروفًا أفضل لحركة القوافل وربط الاتصال التجاري بين الأسواق الكبرى في المدن وبين القرى والمناطق المختلفة، كما أن طرق التجارة لم تكن فقط تسفر عن تبادل السلع وحدها وإنما تعد من أهم الوسائل في نقل الأفكار والثقافات.

وأسأل الله العظيم أن ينفع بهذا العمل

وأن يرزقنا جميعا الإخلاص والقبول والتوفيق والسداد

**العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية ودورها في تفعيل حركة التجارة بإقليم المغرب:**

تشكل العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية أهم عوامل ازدهار حركة التجارة، وذلك لأنها تؤثر على النشاط الإنساني بمختلف جوانبه، وقد تميز إقليم المغرب ببعض الجوانب الجغرافية والثروات الطبيعية سواء كانت زراعية وحيوانية أو معدنية وغير معدنية، فضلاً عن مصادر المياه فيه، كما أن الطبيعة الجغرافية من تضاريس ومناخ وأمطار وأنهار وعيون لهذا الإقليم كان لها دورها في انتشار طرق التجارة في بلاد المغرب، ولاشك أن تنوع البيئة الجغرافية لبلاد المغرب كان له دوره في أن تتركز الحياة بها حول الإقليم وليس المدينة.

وقد وصف الجغرافيون مناخ بلاد المغرب بأنه حار جاف صيفاً، بارد ممطر شتاءً وأن مناخ المغربين الأوسط والأقصى يسوده مناخ البحر المتوسط بعامه، إذ يسيطر على البحر المتوسط ضغط هوائي مرتفع في الشتاء فتهب الرياح الغربية محملة برطوبة المحيط الأطلسي وعندما يخف الضغط صيفاً ينتقل مركز الرياح مع حركة الشمس الظاهرية فتسود المنطقة الرياح القبلية الجافة ليكون الصيف حاراً جافاً<sup>(١)</sup>.

ولاشك أن النشاط الزراعي قد أدى دوراً أساسياً ومهماً في ازدهار حركة التجارة ببلاد المغرب وبخاصة لأن التجارة تعتمد بصورة أساسية على ما تنتجه الزراعة من حاصلات<sup>(٢)</sup> وكذلك ما تنتجه الصناعة من سلع فضلاً عن الثروة الطبيعية والحيوانية.

١ ( د. د. دولت صادق: جغرافية العالم، دراسة إقليمية، القاهرة، ١٩٥٩م، ص ١١٨.

وابن سعيد: كتاب الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، بيروت، ١٩٧٠م، ص ١٤٠.

المراكشي: المعجب في تلخيص أخبار المغرب، تحقيق: محمد سعيد العريمان، القاهرة، ١٩٤٩م، ص ٣٦٤، ٣٦٥، مجهول: الاستبصار في عجائب الأمصار، نشر وتعليق، د. سعد زغلول عبد الحميد، الإسكندرية، ١٩٥٨م، ص ٢٠١.

د. يسري الجوهري: جغرافية شمال أفريقيا، القاهرة، ١٩٨٠م، ص ٢٩٥، ٢٩٦.

٢ ( وهذا ما أكد عليه الجغرافي ابن حوقل الذي كان يربط بين الإنتاج الزراعي في المغرب وبين حركة التجارة، فعين يتكلم عن مدينة سرت يقول: "ها أجنة واسعة ومزارع عظيمة.. وأهلها تجار، انظر: صورة الأرض ص ٨١.

كما أن طبيعة إقليم المغرب الجغرافية من توفر المياه وخصوبة التربة وجودة الهواء أدت إلى كثرة الغلات والزروع في مدنه من إفريقية إلى آخر أعمال طنجة<sup>(١)</sup>. ويمكن القول إن الإنتاج الزراعي لإقليم المغرب يزيد عن حاجة المدن التي تنتجه فتصدده إلى حيث الطلب عليه داخل المغرب أو خارجه<sup>(٢)</sup> وكانت الخنطة والشعير في مقدمة الحاصلات الزراعية التي تنتجها مدن المغرب وعلى نطاق واسع وأهم غلات مزارع المغرب في السوق التجارية القطن والسمسم والكتان والعنب وقصب السكر والزيتون وإلى جانب ذلك تتوفر الأشجار المثمرة في بساتين مدن المغرب، حيث تنتج كميات كبيرة من التين والأترج والسفرجل والجوز واللوز بالإضافة إلى التمور وأنواع أخرى من الفواكه المتنوعة والكثيرة<sup>(٣)</sup>.

وقد رافق الإنتاج الزراعي الوفير الواسع لمدن المغرب في القرنين ٣، ٤ هـ كثرة الثروة الحيوانية التي كانت من الأسباب المنشطة لحركة التجارة المغربية وتمثل هذه الثروة الحيوانية في الغنم والبقر والدواب والخيول والإبل والأسماك وشكلت منتجاتها سلعة أساسية في الحركة التجارية المغربية ومنها الزيت والعسل والسمن والصوف والجلود<sup>(٤)</sup>. وهكذا بات رصد العوامل الجغرافية بكل جوانبها ضرورة لتقصي الدور الفعال لحركة التجارة في بلاد المغرب وأثر هذا الدور على حياة أهل البلاد.

---

ومن الجدير بالذكر أن بعض مدن المغرب مثل تاهرت وفاس وأغمات قد جمعت بين توفر الخواصيل الزراعية والأشجار والبساتين وبين التجارة الواسعة.

١ (طنجة: قال عنها المراكشي: هي على ساحل البحر الأعظم المعروف بالبحر اأخط المتصل ببحر الهند والحبشة، وهي آخر بلد في المغرب وما بعدها من البلاد فإنما هو في الجنوب كمدنية سلا ومدنية مراكش انظر: المعجب في تلخيص أخبار المغرب ص ٢٥٤.

٢ (ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٨٨، ٨٩.

٣ (نفسه.

٤ (ابن حوقل: صورة الأرض ص ٧٣، ٧٥، ٧٧، ٨٦ .

## د/ إبراهيم فرغل محمد شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

أما العوامل البشرية فتتمثل في الإنسان الذي يؤثر بدوره على البيئة وعلى توجيه حركة التجارة عليها ومن ثم وجب رصد العوامل البشرية من مذهبية وسياسية واقتصادية فالعامل المذهبي له أثره البين على قيام الدولة وانضمام الرعايا والتحامها معا أو على فرقتها وتنافرها مما يؤدي إلى بسط الأمن وشيوع السلم أو الاقتتال وسيادة الفوضى، وليس أدل على أهمية العامل المذهبي ما حدث من تقسيم البلاد إلى عدد من الدول والإمارات واندلاع الصراع الداخلي في بلاد المغرب بسبب الاختلافات المذهبية، ولا يقلل العامل السياسي أهمية عن العامل المذهبي لأنه يحدد طموحات الدول التي تفضي إلى علاقاتها بغيرها ومدى سيطرتها على رعاياها وهيمتها على أراضيها وبسط الأمن على دروبها والطرق التجارية التي تحترقها<sup>(١)</sup>.

فالصراع المذهبي على هذا له دوره الفعال وتأثيره البين في الأحوال الاقتصادية التي نراها تستقيم أحيانا فينعم الشعب عامته وخاصته أو تسدهور فتنعم الخاصة على حساب الأغلبية<sup>(٢)</sup>.

### شبكة الطرق التجارية البرية:

تنوعت الطرق التجارية في بلاد المغرب العربي خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين/ العاشر والحادي عشر الميلاديين ما بين برية وبحرية داخلية وخارجية وكانت هذه الطرق ممهدة ولها محطات متقاربة وساهمت في ازدياد حركة النشاط التجاري بالمنطقة وتفاعلت مع مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك<sup>(٣)</sup>.

١ ( المقصود هنا أنه إذا كان للعوامل الجغرافية أثرها على حركة التجارة ببلاد المغرب فإن العوامل البشرية من مذهبية وسياسية واقتصادية لعبت دوراً مهماً في حركة التجارة بالمنطقة.

٢ ( عبد العزيز المجدوب: الصراع المذهبي بإفريقية إلى قيام الدولة الزيرية، تقديم علي الشامي، الدار التونسية للنشر، ١٩٧٥م، ص ٢٣١-٢٣٤.

٣ ( وقد ساعد هذا التنوع في طرق التجارة على زيادة التبادل التجاري داخل وخارج إقليم المغرب.

وكانت الطرق البرية المستخدمة في التجارة تنقسم إلى: أ- طريق ساحلي. ب- طريق داخلي، وكان الطريق الساحلي يقطع السهل الساحلي المغربي ابتداء من برقه إلى البحر المحيط (الأطلسي) وقد أطلق عليه الجغرافي ابن حوقل اسم طريق الجادة، وهي تسمية استخدمها البيزنطيون لهذا الطريق فظلت شائعة فيما بعد<sup>(١)</sup>.

ومن المنطقي تصور أن مدينة برقة تكون أول مركز أو محطة تجارية على طريق الجادة يولها القادم من مصر متجها إلى أفريقيا<sup>(٢)</sup> وبالطبع فإن هذا الطريق كان يجتاز عدة مدن ساحلية قبل أن يصل إلى مناطق القيروان ومن بينها مدينة إجدابية<sup>(٣)</sup> ثم طرابلس<sup>(٤)</sup> الواقعة على ساحل البحر، كما كان يمر على مدينة صبرة<sup>(٥)</sup> الواقعة على بعد يوم من طرابلس، وهي مركز لجباية الضرائب<sup>(٦)</sup> ومن أهم المراكز التجارية الواقعة على طريق الجادة أيضا مدينة

---

١ ( ابن حوقل: صورة الأرض ص ٧٦، ومن الجدير بالذكر أن المؤرخ ابن عبد الحكم يطلق على هذا الطريق اسم "الطريق الأعظم" على حين يسميه ابن أبي زرع والبكري بطريق الجادة مثل ابن حوقل، انظر: ابن عبد الحكم: فتوح إفريقية والمغرب، تحقيق عبد الله أنيس، بيروت، ١٩٦٤، ص ١٤.  
وأبو عبيد البكري: المغرب في ذكر إفريقية والمغرب، الجزائر، ص ١٥.

٢ ( ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٦٩.

٣ ( إجدابية: مدينة كبيرة بين برقة وطرابلس الغرب، من أكثر بلاد المغرب نخلا وأجودها تمرا وهي من فئوح عمرو بن العاص فتحها مع برقة صلحا، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان ج ١، ص ٨٨، ٨٩ دار إحياء التراث العربي.

٤ ( طرابلس: يقال لها أيضا أطرابلس وتوجد مدينة أخرى في بلاد الشام تحمل اسم طرابلس أيضا، فليل هذه طرابلس الغرب تميزا عن الأخرى التي يقال لها طرابلس الشام، وعن طرابلس الغرب، انظر: البكري: المغرب، ص ٧، ومجهول: الاستبصار، ص ١١٠.

٥ ( صبرة: بالفتح ثم السكون بلد قريب من مدينة القيروان وكانت بلدة حصينة لا تقل حصانتها عن حصانة طرابلس، انظر: ياقوت الحموي: مصدر سابق، ج ٥، ص ١٧٧.

٦ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٧١.



قابس الساحلية<sup>(١)</sup> والتي تقع على بعد ست مراحل من جهة القيروان<sup>(٢)</sup> ومن قابس يسير الطريق إلى سفاقس<sup>(٣)</sup> وهي مركز مهم في إنتاج الزيت والزيتون في المغرب<sup>(٤)</sup> ومنها إلى المهديّة<sup>(٥)</sup> الواقعة على نحر البحر وتعرف بنشاطها التجاري في القرن ٤هـ / ١٠م<sup>(٦)</sup> وبين المهديّة والجزيرة تقع مدينة سوسة<sup>(٧)</sup> وقد أقدم عليها التجار لتنوع غلاتها<sup>(٨)</sup>.

- 
- ١ ( قابس: مدينة تقع على ساحل البحر الرومي وتنصب إليها أنهار من بعض الجبال التي تليها فهي بذلك أحصب بلاد إفريقية وأوسعها فواكه وأغنايا، انظر: عبد الواحد المراكشي: المعجب في تلخيص أخبار العرب، دار الكتب العلمية، بيروت، (د. ت) ص ٢٥٠.
  - ٢ ( القيروان: اسم معرب وهو بالفارسية كاروان، وهي مدينة عظيمة بإفريقية بناها عقبة بن نافع بهدف القضاء على الروم واستغرق بناؤها خمس سنوات من سنة ٥٠ إلى ٥٥هـ / ٦٧٥م، انظر: النويري: نهاية الأرب، ج ٢٤، ص ٢٣، ٢٤.
  - ٣ ( سفاقس: مدينة صغيرة على ساحل البحر الرومي بينها وبين مدينة المهديّة ثلاث مراحل، انظر: المراكشي: المعجب، ص ٢٥٠.
  - ٤ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٧٣.
  - ٥ ( المهديّة: بالفتح ثم السكون في موضعين: إحداها بإفريقية والأخرى اختطها عبد المؤمن بن علي قرب سلا، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٨، ص ٣٤٤.
  - ٦ ( ابن حوقل: المصدر السابق، ص ٧٣.
  - ٧ ( سوسة: مدينة بنواحي إفريقية بينها وبين سفاقس يومان، أكثر أهلها ينسجون الثياب السوسية الرفيعة، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٥، ص ٩٣.
  - ٨ ( ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٧٤، ٧٥.

ويستمر الطريق إلى أن يصل إلى مدينة تونس<sup>(١)</sup> وهي مركز إنتاج القطن وتصديره ثم يسير طريق الجادة من تونس إلى طبرقة<sup>(٢)</sup> وفي هذا يقول ابن حوقل في صورة الأرض "من أراد طبرقة من تونس على الجادة اجتاز على مدينة باجة"<sup>(٣)</sup> الكثيرة الفلات، والزروع ما ليس بجميع المغرب، كثيرة التجارة وافرة الأرباح"<sup>(٤)</sup> ثم يجتاز هذا الطريق بعد مرحلة مرسى الخرز الشهير بمعدن المرجان ذات الجودة العالية ولذا أصبح محطة تجارية مهمة مع قلة زروعه وغلاته وعد من مراكز الاستهلاك في المغرب حيث جلبت إليه الأقوات والفواكه من المناطق المجاورة<sup>(٥)</sup>.

أما الطريق البري الثاني الذي كان مستخدما في الفعاليات التجارية المغربية خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين فهو الطريق الداخلي الذي يجتاز مناطق المغرب الداخلية

---

١ ( تونس: من بناء بني أمية وهي مدينة قديمة في ذاتها كان اسمها قديما ترشيش ولما افتتحها المسلمون وأحدثوا البناء بها سميت تونس، وكان أبو جعفر المنصور العباسي إذا قدم عليه رسول صاحب القيروان يقول له: ما فعلت إحدى القيروانيين، يعني تونس تعظيما لها، انظر: ابن أبي دينار: المؤنس في أخبار إفريقية وتونس، تحقيق: محمد شمام: نشر المكتبة العتيقة، تونس ط ٢، ١٩٦٧م، ص ٩، ١٠.

والبلاذري: فتوح البلدان، ط بيروت، سنة ١٩٥٨م، ص ٣٢١.

ودائرة المعارف الإسلامية، ط كتاب الشعب، القاهرة، مج ١٠، ١٦٨، ١٧٠.

٢ ( طبرقة: مدينة بالمغرب قرب باجة، وهي عامرة لورود التجار إليها، وفيها نهر كبير تدخله السفن، انظر: معجم البلدان، ج ٦، ص ٢٤٧.

٣ ( باجة: مدينة بإفريقية كثيرة الأنهار وحوها بساتين عظيمة وهي كثيرة الزروع والثمار، انظر: ياقوت الحموي، مصدر سابق، ج ٢، ص ٢٥١.

٤ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٧٦ - ٧٧.

٥ ( نفسه .

الواقعة بين المنطقة الساحلية وبين البراري والمفاوز (الصحراء) التي تفصل المغرب عن بلاد السودان<sup>(١)</sup>.

ولاشك أن الوضع الذي أصبحت عليه مدن المغرب من وجود مدن نمت واتسعت أدى إلى ظهور طرق داخلية تربطها وساهم ذلك في إحداث تغيير في طريق القوافل نحو الشمال والشرق ولذلك أشار الإدريسي إلى طريق جديد يبدأ من الصحراء إلى سجلماسة ودرعه وأغمات ثم تادلة وفاس وتلمسان التي هي نهاية المغرب الأقصى ثم إلى مدينة تنس ميناء التصدير إلى مدن البحر المتوسط<sup>(٢)</sup>.

وبعد أن أصبحت مدينة سبتة ميناء تجاريا عرفه الإيطاليون، كما عرفه تجار الأندلس من قبل وأصبحت المدن المطلة على ساحل المحيط الأطلسي والمدن التي تقع على ساحل البحر المتوسط تقع في طريق ساحلي واحد، وبذلك أصبحت نهايات الطرق البرية الداخلية ترتبط ببدایات الطرق التي تؤدي إلى المدن الساحلية.

### شبكة الطرق التجارية الخارجية:

ارتبطت الطرق الداخلية في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين بطرق خارجية، متنوعة شاركت بدور فعال في حركة النشاط التجاري في البلاد كما أنها دعمت الطرق الداخلية بالعديد من السلع والبضائع المختلفة، ومن أهم هذه الطرق ذلك الطريق البري الذي يربط المغرب بمصر، وأول مرحلة في هذا الطريق كانت مدينة برقة التي يزورها المسافر القادم من مصر ويسير الطريق مع طريق الجادة السابق ذكره إلى أن يصل إلى

---

١ ( من الجدير بالذكر أنه بالرغم من وجود الصحراء الكبرى والتي مثلت أعظم حاجز طبيعي يمكنه أن يقف في وجه حركة الإنسان، إلا أن هذه الصحراء لم تكن في أي فترة من الفترات عائقا يمنع الاتصال بين بلاد المغرب جميعها، فقد وجد الاتصال التجاري منذ القدم، انظر:

Bovill, E. W: The golden trade of the Moors, oxford university press, 1978, p. 1-2.

٢ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ص ٢٤٩، ٢٥٠.

قابس ومنها يعرج إلى القيروان عبر طريق فرعي<sup>(١)</sup> ومن القيروان يستطيع المسافر أن يختار أي طريق يخرج منها إلى مختلف الاتجاهات في المغرب<sup>(٢)</sup>.

ومن الطرق التجارية الخارجية المهمة في بلاد المغرب إبان القرنين الرابع والخامس الهجريين، طرق القوافل التجارية الصحراوية التي تربط المغرب ببلاد السودان عبر الصحراء وذلك على النحو التالي:

الطريق الأول: وهو الطريق الشرقي الذي يبدأ من طرابلس ثم يتجه نحو غدامس إلى أن يصل إلى زويلة وهي تعد أول بلاد السودان ومنها إلى النيجر<sup>(٣)</sup>.

وترجع أهمية هذا الطريق في أنه يربط مناطق طرابلس بالسودان الغربي، وهو يمر في نفس الوقت بجبل نفوسة عندما يتجه إلى مدينة غدامس، ثم يمر في طريقه أيضا إلى تادمكة، ومنها يصل إلى منحى نهر النيجر، ولهذا الطريق الشرقي فرع ثان يربط مناطق طرابلس وبرقة بالسودان الأوسط (كانم) عبر صحراء فزان وهو يبدأ من طرابلس باتجاه الجنوب إلى صحراء فزان ويمر بزويلة المحطة التجارية المهمة في صحراء فزان ثم يسير إلى مناطق كانم بالسودان الأوسط، وبذلك يمكن القول إن مناطق برقة وطرابلس ارتبطت بالسودان الأوسط والغربي بطرق تجارية سارت عبر صحراء فزان.

الطريق الثاني: وهو الطريق الأوسط الذي يربط تاهرت بالسودان الغربي وهو ينقسم إلى فرعين رئيسيين، أولهما: طريق غربي يمر عبر سجلماسة، وثانيهما: شرقي يمر عبر

<sup>(١)</sup> ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٧٢، ٧٣، البكري: المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب، الجزائر، ١٨٥٧م، ص ١٨٢.

<sup>(٢)</sup> عز الدين أحمد: النشاط الاقتصادي في المغرب خلال القرن ٦هـ، دار الشروق، ط ٣، ١٩٨٣م، ص ٢١٦.

<sup>(٣)</sup> ابن خلدون: العبر ج ٧، ص ٥٨، ٥٩، البكري: المغرب، ص ١١.

د. مجاز إبراهيم بكري: الدولة الرسمية، دراسة في الأوضاع الاقتصادية والحياة الفكرية، جمعية التراث، ط ٢، الجزائر ١٩٩٣م، ص ٢١٨، ٢١٩.

وارجلان (واركلان) والفرع الأول تسير فيه القوافل من تاهرت إلى فاس ثم تتجه إلى سجلماسة<sup>(١)</sup> أما الفرع الثاني فتسير فيه القوافل من تاهرت إلى بلاد الزاب ومنها إلى المسيلة، وتوجد للطريق الأوسط عدة طرق فرعية أخرى تبدأ من المسيلة ثم تتجه إلى بلاد الجريد ثم وارجلان ومنها إلى سجلماسة ثم أودغشت وصولاً إلى السودان الغربي، أو من وارجلان إلى تادمكة من بلاد السودان<sup>(٢)</sup>.

الطريق الثالث: وهو الطريق الغربي الذي يربط المغرب الأقصى بالسودان الغربي وقد أشار إليه ابن حوقل ووصفه بأنه طريق مهم كان له نشاط متميز في القرن الرابع الهجري وهو الطريق الذي يبدأ من سجلماسة (المركز التجاري المهم في المغرب الأقصى) وينتهي بأودغشت وغانة في السودان الغربي<sup>(٣)</sup> ويرجع سبب نشاط هذا الطريق الصحراوي في تجارة المغرب الخارجية إلى التحول الذي أصاب الطرق التجارية البرية في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي ولحم عن هذا التحول اندثار الطريق الذي يربط بين مصر وغانة عبر الصحراء والرمال الذي كان معروفاً ومستخدمًا قبل القرن الرابع الهجري لدى المشتغلين بالتجارة، وأسباب اندثار هذا الطريق تعود إلى كثرة الرياح التي صادفتها القوافل التجارية والتي أهلكت الكثير منها، ويضاف إلى ذلك الهجمات التي تعرضت لها القوافل السالكة لهذا الطريق وقضت على الكثير منها<sup>(٤)</sup>.

<sup>١</sup> (اليقوي: البلدان، ص ٨٧، جودت عبد الكريم: مرجع سابق ص ٢٤٨).

<sup>٢</sup> (مجهول: الاستبصار، ص ٢٢٣، ابن سعيد: مصدر سابق ص ١٢٦، د. سعد زغلول: مرجع سابق، ج ٢، ص ٤٠٦).

<sup>٣</sup> (ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٠، ٩١).

<sup>٤</sup> (نفسه، ص ٦٥).

وهو يقصد بذلك قطاع الطرق أعداء القوافل التجارية الصحراوية من القبائل وغيرها ولذا بطل استخدام هذا الطريق.

ويذكر الإدريسي أن هناك طريقًا يبلغ طوله نحو ستة مراحل يربط بلاد السوس بأغامت وريكة والطريق يسير أسفل جبل درن ويبدأ من أقصى السوس، ويمر هذا الطريق في بلاد وقبائل من البربر المصامدة، والطريق من وادي سوس إلى نول لمطة ثلاث مراحل والسير من سجلماسة إلى نول لمطة ثلاث عشرة مرحلة وبين نول وساحل المحيط الطريق طوله ثلاثة أيام، وأزكي هي آخر مدن الجنوب وهي على أول الصحراء وبين أزكي ونول سبع مراحل وبين أزكي وسجلماسة ثلاث عشرة مرحلة، وجميع الطرق التي بين المدن معروفة ومسلوكة من القبائل والقوافل<sup>(١)</sup>.

### الطرق التجارية الثانوية (الفرعية):

نجم عن تعدد شبكة الطرق التجارية الرئيسية في بلاد المغرب وجود طرق تجارية محلية ثانوية أو فرعية، وتم إنشاء تلك الطرق أغلبية بغرض جلب البضائع إلى خط القوافل الرئيسي أو إلى شبكة الطرق الرئيسية، وكان الغرض منها أيضًا توزيع البضائع المتاحة في الأسواق الواقعة على طرق التجارة الرئيسية إلى المناطق الأخرى على اختلافها، ومن الطبيعي أن تبدأ هذه الطرق الثانوية من أماكن توقف القوافل التجارية ومحاور الطرق الرئيسية، لذلك تعد الطرق الثانوية مكملية للأخرى الرئيسية على صعيد التجارة الداخلية<sup>(٢)</sup>.

لاشك أن الطرق الثانوية هي فرع من الطرق البرية الداخلية، فهي الطرق الفرعية التي تربط مدن منطقة واحدة وهو ما نجده في إفريقية، والمغرب الأقصى، ففي إفريقية تظهر كثافة الطرق الفرعية عند القيروان حيث ترتبط الأخيرة مع قابس بطريق ومع طرابلس بثانية<sup>(٣)</sup> ومع تونس وجزيرة بني مزغناي بثالثة<sup>(٤)</sup>.

١ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، صفحات ١٩، ١٠٥، ١٠٦، ١٠٧، ٢٢٤، ٢٢٥، وانظر أيضًا: مجهول: الاستبصار، ص ٢١٢.

وابن أبي زرع: الأنيس المطرب، ص ١٩٥.

٢ ( حالة الدقاق: دور قبائل المغرب الأوسط والأقصى في حركة التجارة، القاهرة، ٢٠٠٢م، ص ٨١.

٣ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٧١.

ومن الملاحظ كذلك أن المدن الساحلية المغربية المطلّة على البحر المتوسط كانت ترتبط بطرق فرعية مع مدن الداخل، وعبر هذه الطرق تنقل السلع والتجارات بين الداخل والخارج وبالعكس، كما يتم عبر الطرق الفرعية حمل الفائض من إنتاج المدن إلى المدن المحتاجة إليه أو التي لا يتوفر فيها<sup>(١)</sup>.

وفي المغرب الأقصى وجدت طرق فرعية لحاجة الاتصال بين الساحل والداخل فمدينة أغمات مثلا كانت تتصل بساحل المحيط الأطلسي عبر طرق فرعية بمناطق السوس الأقصى.

وكانت هناك طرق فرعية بين مدن تجارية مهمة كفاس وسجلماسة<sup>(٢)</sup>.

ومن الطرق الفرعية التي أشار إليها الجغرافيون، الطريق الذي يربط بين مناطق برقة بالسودان وهو يمر بأجدابية ثم زويلة وينتهي عند زغاوة بالسودان الأوسط، وهناك طريق آخر يبدأ من تلمسان ويمر بمضيق تازا ثم فاس ومكناسة الزيتون وجبال فازاز ثم يتجه إلى تادالا (عبر جبال درن) ويستمر إلى أن يصل مدينة أغمات ثم أودغشت أو أغمات سجلماسة<sup>(٣)</sup>.

ولاشك أن هذه الطرق التجارية التي ذكرت كانت تتحكم بها عوامل سياسية واقتصادية وجغرافية قد تؤدي إلى تغيير مسالك القوافل من وقت لآخر، غير أن اتجاهاتها عموما تبقى ثابتة ما دامت المراكز التجارية الواقعة عليها لم تفقد قيمتها لسبب أو آخر.

١ ( نفسه، ص ٧٥ - ٧٨.

٢ ( من الجدير بالذكر أن الطرق الفرعية ساهمت بدور كبير في حركة النشاط التجاري الخلي، وساعدت صغار التجار على التعامل مع الواردات القادمة إليهم من الطرق الرئيسية والمراكز التجارية الكبرى.

٣ ( وارتبطت أغمات أيضا بطرق تجارية مع سجلماسة وفاس لأن إقليم أغمات كان رستاقا عظيما كثير الخير والتجارة.

٤ ( روجيه لوتورنو: فاس في عصر بني مرين، ترجمة د. نقولا زيادة، بيروت، ١٩٦٧م، ص ١٥، ١٦.

والبكري: مصدر سابق، ص ١٤٩، والمراكشي: المعجب ص ٣٥٨، ٣٥٩.

## الطرق التجارية النهرية:

لم تقم الأنهار بدور كبير كطريق ملاحى داخل مدن بلاد المغرب وذلك لأن معظم أنهار المغرب كانت غير صالحة للملاحة<sup>(١)</sup> ونادرا ما أشارت المصادر عن طرق نهرية في المغرب، ولكن ليس معنى ذلك أن بلاد المغرب كانت خالية تماما من الطرق النهرية التي استخدمت في حركة التجارة ونقل البضائع من الداخل إلى البحر المتوسط أو المحيط الأطلسي، فقد أشار الجغرافي الكبير ابن حوقل أن أهل مدينة البصرة في المغرب الأقصى كان يستخدمون مياه النهر في تسيير مراكبهم ليصلوا بها إلى المحيط الأطلسي<sup>(٢)</sup>.

ويبدو أن ابن حوقل هنا يقصد وادي سندو النهر الذي يقع جنوب أصيلا وهو غزير الماء يحمل المراكب لاستخدامه أهل البصرة في تجارتهم حيث كانوا يخرجون إلى المحيط الأطلسي ويعودون إلى البحر المتوسط.

وذكر المؤرخ البكري أن مدينة قسنطينة كانت تقع على ثلاثة أنهار تجري بها السفن، وكذلك مدينة أرشقول التي تقع على نهر تافني وتدخل فيه السفن من البحر المتوسط إلى أرشقول، وفي شرق الموضع الذي بنيت فيه مدينة بجاية نهر كبير تدخله السفن تحمله من البحر المتوسط، وكان يعد ساحل قلعة أبي طويل، وكان مرسى مأمونا حتى في فصل الشتاء<sup>(٣)</sup>.

وذكر أيضا أن غربي سبتة كان يقع وادي لار وهو نهر كبير تجري فيه السفن، وبين سبتة وطنجة نهر البان ونهر الخليج شرق طنجة وموقعه في البحر تدخله المراكب<sup>(٤)</sup>.

<sup>(١)</sup> عز الدين أحمد: النشاط الاقتصادي في المغرب، دار الشروق، بيروت، ط ١٩٨٣م، ص ٢١٦.

<sup>(٢)</sup> ابن حوقل: صور الأرض، ص ٨٠.

<sup>(٣)</sup> البكري: المغرب، ص ٦٣، ٨٢.

<sup>(٤)</sup> المصدر السابق، ص ١٠٨.



وأشار ابن حوقل إلى بحيرة كانت تسمى بحيرة أريغ كانت ترسو فيها المراكب الأندلسية التي تحمل غلات الناحية وفيها يركب أهل البصرة ويشحنون بضائعهم، وهي على مرحلة شمال مصب وادي سبو<sup>(١)</sup>.  
الطرق التجارية البحرية:

كان للطرق البحرية المستخدمة في النشاط التجاري لبلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين دور مهم في ازدهار حركة التجارة، وكانت هذه الطرق تنطلق من وإلى مدن سواحل المغرب، ولكن الملاحظ في النشاط البحري لتجارة المغرب أن الكثير من نشاطات المغرب البحرية كانت مع الأندلس التي هي جزء من المغرب في القرن ٤هـ / ١٠م والقليل منها مع بقية دول البحر المتوسط الإفريقية<sup>(٢)</sup>.

والحقيقة أن الدراسات التي أنجزت حول الطرق البحرية في حوض البحر المتوسط عامة والجزء الغربي منه خاصة، قليلة إذا ما قورنت بالدراسات عن الطرق البرية، ولذلك يصعب تحديد طرق بعضها أو خطوط ومحاور رئيسية لتلك الطرق، كما أن هذه الخطوط

<sup>(١)</sup> ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٨٢، وعن الطرق النهرية في بلاد المغرب انظر:

الإدريسي: نزهة المشتاق، ص ٢٣٥، ابن سعيد: الجغرافيا، ص ١١٥.

ابن صاحب الصلاة: المن بالإمامة، ص ٢٤٩.

مجهول: الاستبصار، ص ٤٤٩، ٤٥٠.

٢ ( نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، القاهرة، ١٩٧٣م، ص ١١٧ وما بعدها.

ومن الجدير بالذكر أن الأستاذ الكبير نعيم زكي اهتم بالبحث في الطرق التجارية الرابطة بين الشرق والغرب في الفترة الوسيطة وعقد للطرق البحرية جزءاً من دراسته إلا أنه لم يخص بلاد المغرب بأي حديث عن الطرق البرية، كما أنه لم يتعرض لمواني المغرب ولا للطرق البحرية المعروفة التي كانت تربط بين بلاد المغرب وأوروبا والأندلس، ولكن كتابه يعد من أهم الكتب والبحوث التي تتعلق بتجارة الشرق والغرب في العصور الوسطى.

كانت حركتها غير منتظمة لأنها مرتبطة بالظروف العامة للإبحار من هبوب الرياح وهدوء البحر ونشاط الملاحة وتوفر البضائع للمسافرين وتغيرات الأحوال الجوية وخلاف ذلك<sup>(١)</sup>.

ولكن مع هذا، كانت الطرق البحرية موجودة ولها دور في ازدهار حركة التجارة وكانت تنطلق من عدة مدن رئيسية مثل فاس وقلعة بني حماد والقيروان وطرابلس لتنتهي إلى المسيلة وورجلان وسجلماسة ودرعة ووصولاً إلى أوليل وأودغشت وغانا، وكان الطريق الساحلي للصفة الجنوبية من البحر المتوسط في مقدمة الطرق حيث تنطلق منه رحلات من إشبيلية إلى الإسكندرية وإما من سبتة وجزيرة طريف وإما من ألمرية أو من مالقة وتسير السفن موازية لساحل بلاد المغرب إلى أن تصل إلى الإسكندرية ومنها تتجه إلى بلاد الشام<sup>(٢)</sup>.

وهناك طريق آخر يربط بين إيطاليا والساحل الجنوبي للبحر المتوسط، وهذا الطريق كان ينطلق من إيطاليا ويصل إلى ساحل المغرب بطريقة عرضية بعد أن يتخذ من جزر البليار محطة أساسية له، وهو طريق مهم من الناحية التجارية نظراً لما تميزت به الجمهوريات الإيطالية خاصة كومونات جنوة وبيزا والبندقية من اتصال مستمر ببلاد المغرب، وقد فضل تجار البندقية طريقاً كان يتوجه إلى الإسكندرية ثم إلى موانئ المغرب وكانت صقلية في هذا الطريق مركزاً رئيسياً بوصفها محطة توقف فيها السفن الإيطالية لتجدد زادها ثم تتوجه بعد ذلك إلى السواحل المغربية<sup>(٣)</sup>.

١ ( البكري: المغرب ص ٨١، هاشم القاسمي: مجتمع المغرب الأقصى في منتصف ق ٤هـ / ١٠م الدار البيضاء، ١٩٩٥م، ص ٣٥٩، ٣٦٥.

٢ ( ابن جبير: رحلة ابن جبير، مقدمة مصطفى زيادة، د. ت ص ٤١. مجهول: الاستبصار، ص ١١٦، ١١٧.

٣ ( د. نعيم زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، القاهرة، ١٩٧٣م، ص ١٧٩، ١٨٢.

وفي إفريقيا نشطت عدة موانئ في سوسة وسفاس وقد ارتبطت بخط صقلية نظرا لقرىها من إفريقيا<sup>(١)</sup>.

وقد أشار الجغرافيون أمثال البكري والإدريسي وابن سعيد إلى وجود الخط البحري الأطلنطي حيث إن الملاحة في الساحل الأطلنطي كانت تتوقف عند أصيلا، أما في عهد الدولة الموحدية فقد تجاوزت مدينة أصيلا فكانت الملاحة تصل إلى نول لمطة<sup>(٢)</sup>.

ومن الطرق البحرية الأخرى طريق بجاية ميورقة وطريق سلا إشبيلية وطريق سبتة الجزيرة الخضراء<sup>(٣)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن إنشاء المدن على ساحلي البحر المتوسط والمحيط الأطلنسي ساعد على ازدياد الطرق البحرية في بلاد المغرب، فبعد أن تأسست مدينة المهدية أصبحت أسفى ميناء تجاريا كبيرا فكانت المراكب تتجاوز أسفى جنوبا<sup>(٤)</sup> حتى نول لمطة وأصبح من المستطاع أن تحمل السلع القادمة من السودان ومن جنوب المغرب إلى بلاد المغرب الأوسط وإفريقية ومصر بالإضافة إلى بلاد الأندلس وباستخدام طريق بحري واحد يبدأ من مدينة نول وتنس والطريق كما ذكره الإدريسي من سلا إلى فضالة إلى أنفا إلى ماذيغن إلى البيضاء إلى

١ (البكري: المغرب، ص ١٠، ٣٦.

٢ (نفسه ص ٨٦، ٨٧، وانظر أيضا: مجهول: الاستبصار ص ١٤١.

الإدريسي: مصدر سابق، ص ١٧٩.

٣ (ابن أبي زرع: الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، الرباط، ١٩٧٢م، ص ٢٠٩.

ومن الجدير بالذكر أن أقرب المراسي البحرية لمدينة جنوب المغرب والمناطق الداخلية كان مرسى جزر هنتانة من بلد رجاجة وكان آخر سواحل المغرب على المحيط، انظر مجهول: الاستبصار، ص ٢٠٧.

٤ (القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٥، ص ١٦٨، ١٦٩.

والإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ص ٢٤٠.

مرسى الفيط إلى أسفر إلى ماست ومن ماست يمكن الدخول إلى أرض وكالة وإلى رودنت السدس ثم إلى مدينة نول<sup>(١)</sup>.

وقد ربطت المدن الواقعة على الساحل بين الطرق الداخلية للمدن وبين الطريق البحري على ساحل المحيط والذي اتصل بدوره بالساحل الشرقي حتى سبتة وحتى تلمسان وتصل هي أيضا بالطريق البري المتجه فيها إلى سجلماسة، ولذلك يمكن القول إن مدن جنوب المغرب يقع حولها طريق دائري تحويه التجار والقوافل بصفة دائمة، وكان لذلك أثره الإيجابي ضمن سرعة حركة السلع والتجارات وضمان سبل سير القوافل.

ولاشك أن الطرق الصحراوية كانت امتدادًا للطرق البحرية فالطرق البحرية المارة بالمغرب كانت تنتهي إلى مدينة فاس ومنها إلى سبتة أو تلمسان ثم تنطلق الطرق البحرية بعد ذلك في اتجاه الأندلس أو اتجاه المغرب الأوسط وإيطاليا ثم من بجاية إلى ميورقة وإيطاليا أما الطرق الصحراوية التي كانت تنتهي إلى موانئ إفريقيا فإما كانت تتجه إما إلى صقلية وإما إلى المشرق العربي خاصة ميناء الإسكندرية.

إعداد الطرق وتجهيز رحلات القوافل:

كان للطرق التجارية في المغربين الأوسط والأقصى دور مهم في تسيير حركة القوافل بصورة أفضل، وذلك على العكس من حركتها عبر الصحراء الكبرى، ففي بلاد المغرب تقتصر فترات النهار الحارة على بضعة ساعات فقط، كما تنتشر المياه والمراعي وتتقارب القرى<sup>(٢)</sup> وفي فصل الشتاء كانت تنشط حركة القوافل<sup>(٣)</sup>، وقد تعددت الطرق

١ ( البكري: المغرب، ص ٨٦، ٨٧.

مجهول: الاستبصار، ص ١٨٥.

والإدريسي: مصدر سابق، ص ٢٣٦، ٢٤١.

٢ ( رجب نصير: مدينة مرزق، وتجارة القوافل الصحراوية خلال القرن ١٩، ليبيا، ١٩٩٨م، ص ٢٤٢.

٣ ( ويرجع ذلك إلى توقف الملاحه في البحر المتوسط في ذلك الفصل، انظر: هالة الدقاق: مرجع سابق، ص ١٥٦.

التجارية للقوافل عبر الصحراء الكبرى إلى بلاد السودان ولكن لم يكن في مقدور بعض التجار تسيير قافلة نظرا لما تحتاجه من إمكانيات مادية والدواب المطلوبة وكمية البضائع والأدلاء الذين يرافقونها والأفراد الذين يقومون بحمايتها، ولذلك فضل تجار الطرق البرية اتباع نظام المشاركة كنوع من أنواع الحماية وكذلك وجود الأسواق الكبيرة على طول الطرق التجارية وربط الاتصال التجاري بين الأسواق الكبيرة في المدن وبين القرى والمناطق التي حوفا جمهور من أصحاب الدواب<sup>(١)</sup> وكان التجار المسافرون يركلون بضائعهم بين أيدي الجلّاسين والدلائل الذين يوزعونها على أصحاب الدكاكين<sup>(٢)</sup> ويوزل التجار بالفساد والخانات التي تعددت على طول الطرق التجارية وفي المدن التجارية وكانت الفساد والخانات منشأة تجارية ومؤسسة لخدمة التجار<sup>(٣)</sup>.

وعن حجم القافلة وعدد ما تحويه من الإبل تعددت الآراء، ف يرى البعض أن القوافل الكبيرة كانت تزيد على الألف من الإبل<sup>(٤)</sup>.

ويرى البعض الآخر أن القوافل الكبيرة كانت تضم حوالي مائتين وثلاثين حملا، أما القوافل الصغيرة فيصل حجمها إلى خمسين حملا<sup>(٥)</sup> وذكر الإدريسي أن أهل أغمات من قبيلة هواره كان لكل تاجر منهم في القافلة مائة حمل<sup>(٦)</sup> أما المؤرخ ابن خلدون فقد ذكر أن ما كان

١ ( المقري، نفح الطيب، ص ٥٦٧.

٢ ( أحمد الطاهري: عامة قرطبة، ص ١٣١، ١٣٢، والجلّاس: هو الذي يربط بين تجارة الجملة مع تجار التجزئة حيث يجلس لشراء بضائع التجار الكبار ثم يبيعها للتجار الصغار.

٣ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ١٠٠، ومحمد زينر: تجارة القوافل في المغرب، بغداد، ١٩٨٤، ص ١٨١.

٤ ( محمد العبدري: رحلة العبدري المسماة بالرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، الرباط، ص ٢٧٨.

٥ ( رجب نصير: مرجع سابق، ص ٢٣١.

٦ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ٣، ص ٢٣٢.

يخرج من وراكلاّن اثنا عشر ألف رحلة إلى بلاد السودان كل عام<sup>(١)</sup>، أما حمل الجمل الواحد في القافلة فعادة ما كان يبلغ وزن حمولته خمسمائة رطل<sup>(٢)</sup>.

وبعد أن يتم إعداد القافلة وتجهيزها بالأحمال والبضائع تنطلق في وقت مبكر وتواصل المسير فإذا ما اشتد الحر تتوقف وتفرغ حولة الإبل عن ظهورها وتنصب الخيام حتى يأتي وقت الغيب فتعاد الأحمال وتستمر القافلة في المسير إلى الليل<sup>(٣)</sup> وقد رافق ابن بطوطة قافلة من سجلماسة إلى بلاد السودان فقال إنهم كانوا يرحلون بعد صلاة العصر ويسيرون الليل كله ولا يتوقفون إلا عند اشتداد الحر<sup>(٤)</sup> وكانت القافلة تمكث في كل سوق تجاري مدة يحددها قائد القافلة تزيد أو تنقص حسب حجم القافلة وما تحمله من سلع وما تتطلع إليه من تعامل تجاري يباع أو شراء<sup>(٥)</sup>.

وسائل النقل لشبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب:

تعددت وسائل النقل للطرق التجارية ببلاد المغرب وقد تمثل ذلك في الاهتمام بالخيّل والإبل وكان لقبائل المغرب دور مهم في إعداد وسائل النقل والحماية لحركة القوافل على طرق التجارة الرئيسية وقد احتاجت حركة القوافل للإبل كوسيلة للنقل ولم يغنها ذلك عن الخيل كوسيلة لحماية القوافل، ومن المنطقي تصور أن تلعب الخيل دوراً مزدوجاً في حركة التجارة ومع القوافل التجارية بخاصة، فقد أعانت القبائل التي اهتمت بتربيتها واقتنائها على العمل في حماية القوافل التجارية بخاصة مما يساعد على ازدهار وانتعاش الحركة التجارية، كما ساعدت الخيل قبائل أخرى على القيام بدور سلمي على حركة التجارة وذلك بالإغارة

١ ( ابن خلدون: العبر، ج ٧، ص ٥٢.

٢ ( ويستنتج من ذلك أن حجم البضائع التي كانت تحملها القافلة تدل على ازدهار حركة التجارة في بلاد المغرب.

٣ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج ٣، ص ٢٥٤.

٤ ( ابن بطوطة: رحلة، ص ٦٧٦.

٥ ( رجب نصير: مرجع سابق، ص ٢٣٢.

على القوافل التجارية وقطع الطريق وفرض الإتاوات، فكان ذلك سببا في غلاء البضائع التي تحملها القوافل، وتراجع رأس المال في تجهيز القوافل مما كان له الأثر الأكبر في الحد من حركة القوافل في بعض الأحيان<sup>(١)</sup>.

ويذكر المؤرخ ابن سعيد أن منطقة تلمسان<sup>(٢)</sup> كانت منطقة الخيول الأساسية في بلاد المغرب وهي المنطقة التي غلبت قبيلة زنانة عليها<sup>(٣)</sup> وبسطت سلطاتها عليها خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين، وكان جل أموال قبيلة بني مرين الزناتية من الخيل<sup>(٤)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن القبائل التي اهتمت بتربية الخيل وحرصت على اقتنائها كانت تقع مضاربا على طرق التجارة الرئيسية عبر المغربين الأوسط والأقصى ونجحوا في

١ ( هالة الدفاق: دور قبائل المغرب في حركة التجارة، ص ١١٠، ١١١.

٢ ( وقد ظلت منطقة تلمسان على شهرتها في إنتاج الخيل حتى زمن الموحدون فجعلوا الخيول جزءا من خراجها ثم اشتهرت تلمسان بصناعة كل ما يتعلق بركوب الخيل وتجهيز الفارس، انظر: ابن عذاذي: البيان المغرب، ج ٥، ص ٩٠.

ابن سعيد: كتاب الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، بيروت، ١٩٧٠م، ص ١٤٠.  
البكري: المغرب، ص ٤٦.

٣ ( زنانة: قبيلة كانت منتشرة في بلاد المغرب من أدناها إلى أقصاها ومختلطة بغيرها من القبائل، فمواطنها كما يقول ابن خلدون في سائر موطن البربر بإفريقية والمغرب، فمنهم ببلاد النخيل ما بين غدامس والوسوس الأقصى ومنهم قوم بالثلول ببجبال طرابلس وضواحي إفريقية وبجبل أوراس والأكثر منهم بالمغرب الأوسط ومنهم بالمغرب الأقصى أمم أخرى، انظر: العبر، ج ٧، ص ٢، وانظر أيضا:

Gautier: le siècles obscurs du maghrb, paris 1937, p. 264- 266.

٤ ( ومن الجدير بالذكر أن قبيلة زنانة اشتهرت بتربية الخيل وتجهيزها واشتهرت أيضا بالفروسية وكان لهم بها معرفة بارعة، انظر: ابن أبي زرع: الأنيس، ص ٢٨٢، البكري: المغرب، ص ٦٧.  
ابن خلدون: العبر، ج ٧، ص ١٣١.

Lombard, M: the Golden Age of Islam, oxford, 1975, p. 170.

الجزنائي: زهرة الآس في بناء مدينة فاس، الجزائر، ١٩٢٢م، ص ١٤.

استنتاج أجود أنواع الخيل<sup>(١)</sup> ومن المناطق المهمة التي اعتنت بتربية الخيل المنطقة المغطاة بجبل أوراس<sup>(٢)</sup> وتميزت بأفضل أنواع الخيل، وكذلك المنطقة التي تقع حول مدينة بونة التي اهتمت بتربية الخيل وتدريبها<sup>(٣)</sup> ومن القبائل التي اهتمت بتربية الخيل وإنتاجها قبيلة ومكناسة ومغراوة ومنطقة جبل وانشريس التي عرفت بالخيل الراشدية نسبة إلى بني راشد الذين كان لهم من الخيل نتاج معروف<sup>(٤)</sup> واشتغلت قبائل هذا الجبل بالصناعات التي تخص الخيل من الحبال والسروج والأعنة وحققوا من الخيل وصفاتها ثراء واسعا<sup>(٥)</sup> وكثرت الخيل كذلك في منطقة تاهرت<sup>(٦)</sup> وحسنت أحوال مصنعاها حتى أطلق عليها الخيل العرب<sup>(٧)</sup>.

- ١ ( والذي يؤكد ذلك أن عقبة بن نافع عندما هاجم مدينة باغاية- التي تقع على الخط التجاري بين القيروان وتاهرت - غنم خيلا كثيرا لم ير المسلمون في غزواتهم أصلب ولا أسرع منها. انظر: الرقيق القيرواني: تاريخ إفريقية والمغرب، ص ٤١، والبكري المغرب ص ١٤٥، وابن عذاري: البيان، ج ١، ص ٢٤.
- ٢ ( جبل أوراس: يطل على قبائل هواراة ومكناسة وعلى ما والاها، وفيه قلاع كثيرة وكان ساكنوه على رأي الخوارج الإباضية ومن هذا الجبل قام أبو يزيد مخلد ابن كيداد الزناتي على أبي القاسم بن عبيد الله وفي هذا الجبل كان مستقر الكاهنة البربرية إلى مدينة باغاية، انظر البكري: المغرب، ص ١٤٤.
- ٣ ( الشماخي: السير، ص ٣٨٣.
- ٤ ( ابن سعيد: مصدر سابق، ص ١٤٥.
- ٥ ( الوزان: وصف إفريقيا، ص ٣٩٥ - ٣٩٦.
- ٦ ( تاهرت: تنطق بفتح الهاء وسكون الراء وهي مدينة قديمة ترجع إلى العصر الروماني ثم البيزنطي، وقد قام عبد الرحمن بن رستم بتجديدها وبنائها مرة أخرى لتكون عاصمة للرستميين وحين اختطها ابن رستم اختار موضعاً مربعاً، فقالت البربر نزل تاهرت وتفسيره الدفء لتربيعه، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٢، ص ٩، والبكري: المغرب، ص ٦٦، واليعقوبي: البلدان، ص ١٥٣.
- ٧ ( القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٥، ص ١١٣.



وفي المغرب الأقصى اهتمت المناطق التي تقع على طرق التجارة بتربية الخيل، واشتهرت منطقة ويلي الواقعة بين مدينتي فاس ومكناسة، بتربية الماشية نظرا لخصوبة أراضيها ومن ثم اشتهرت المنطقة بتربية الخيول<sup>(١)</sup>.

وهناك الكثير من القبائل التي اهتمت بتربية الخيل، وامتلكت أعدادا كبيرة منها، ولذا كانت الخيل أحد وسائل النقل الأساسية في طرق التجارة عبر المغربين الأوسط والأقصى<sup>(٢)</sup>.

أما الإبل فقد ساهمت مساهمة كبيرة في حركة التجارة بالشمال الإفريقي، وكان للإبل أهمية اقتصادية كبيرة لأنها جمعت بين الفائدة الاقتصادية والوجاهة الاجتماعية وهذا ما دفع المؤرخ الكبير ابن خلدون إلى القول بأن الإبل كانت بالنسبة لأهل المغرب معاش المعترزين أهل الانتجاع والأطغان<sup>(٣)</sup>.

ونظرا لطول مسافة الطرق التجارية في بلاد المغرب وبخاصة بين الشمال الإفريقي وبلاد السودان فإن التجار اعتمدوا على قوافل الإبل<sup>(٤)</sup> ولم يكن لهذه التجارة وجود قبل معرفة أهل الشمال الإفريقي بالإبل ولم تنعم بالازدهار سوى بعد قيام الدول المستقلة بالمغرب والبحث عن مقومات اقتصادية تمكنها من البقاء والاستمرار.

---

١ ( ابن الخطيب: أعمال الأعلام، ج ٣، ص ١٦٠، وابن عذاري: البيان، ج ١، ص ٢٥٤، وعن تربية الخيل في المغرب الأقصى انظر: البكري: المغرب ص ١١٨، عبد الله العروي: تاريخ المغرب، ص ١٤٢، عز الدين أحمد: النشاط الاقتصادي، ص ١٩٩.

٢ ( وعن الخيل وأهميتها للنقل وحماية القوافل انظر: الرقيق القيرواني: تاريخ إفريقية والمغرب، ص ٤١، البكري: المغرب، ص ١٤٥، ابن عذاري: البيان المغرب، ج ١، ص ٢٤، هالة الدقاق: مرجع سابق، ص ١٢٠، ١٢١، عز الدين أحمد: مرجع سابق، ص ١٩٩.

٣ ( ابن خلدون: العبر، ج ٦، ص ٨٩.

٤ ( عبد الرحمن زكي: تاريخ الدول الإسلامية السودانية بإفريقية الغربية، ص ١٠.

ومن المنطقي تصور أن تقيم بعض قبائل المغرب بتربية الإبل واقتنائها وبخاصة بعد معرفة فضلها على التجارة، ومن أهم هذه القبائل قبيلة زناتة التي امتلكت الإبل وقامت بتربيتها<sup>(١)</sup>، وقد مكنتهم الإبل من فتح طريق القوافل عبر الصحراء<sup>(٢)</sup> وذلك لقدرة الإبل على السير في الأرض الرملية وتحمل مناخ الصحراء وجفافها، فلا تفوص أرجل الإبل في الرمال مثل غيرها من دواب الحمل والركوب، كما أنها تتحمل الجوع والعطش<sup>(٣)</sup> فالجمل يمكنه مداومة العمل لمدة عشرة أيام دون ماء<sup>(٤)</sup>.

ومن القبائل التي اشتهرت بتربية الإبل واستخدامها قبيلة صنهاجة<sup>(٥)</sup> التي اهتمت بالإبل كثيرا واعتمدت عليها في الصحراء واستخدمتها في كل نواحي الحياة من مأكول

---

١ ( ومن الجدير بالذكر أن هذه القبيلة استخدمت الإبل على نطاق واسع في الصحراء الكبرى وأوغلت بعض بطونها في بلاد السودان ونجحت في إقامة علاقات تجارية مع قبائله وتركت تجاراً فيها يعيشون في بلاد السودان ومن هؤلاء محمد بن كيداد الزناتي انظر: محمد علي دبور: تاريخ المغرب الكبير ، القاهرة، ١٩٦٣م، ج ٣، ص ٣٣.

Cooly, the negro land. P. 47- 48.  
Ency of isl (Art zante), led, t 4. p. 1223.  
Glubb , the impire of the Arabes, p. 108, 110.  
Julien, op . cit, p. 14- 15, cooly: the negro land, 47- 48.  
2 ) Bovill, the Golden trade, p. 42.

٣ ( البستاني: دائرة المعارف، ج ٦، ص ٥٢٦.

٤ ( وقد أشار بعض الباحثين إلى أن إدخال الحمل وبداية استخدامه في الصحراء الكبرى كان خلال القرن الميلادي الأول، وأنه وجد في أجزاء أخرى من أفريقيا قبل هذا التاريخ، انظر:

Bovill, Op . Cit., p. 15.  
Mcevedy, c: the penguin Atlas of African History, Middlesex :  
penguin Books, I, T, D 1985, p. 44.

٥ ( صنهاجة: قبيلة كبيرة من قبائل البربر، كانت بلادهم بالصحراء ومواطنهم ما بين المغرب الأوسط وإفريقية، ولا يكاد قطر من أقطار المغرب يخلو من بطن من بطون صنهاجة كثيرة، انظر: ابن خلدون: العبر، ج ٦، ص ٣٠٩ - ٣١١.

وملبس وانتقال وحمل بضائع وكانت بالنسبة لهم أيضا وسيلة لكسب المعيشة وذلك عن طريق نقل التجارة بين الشمال الأفريقي وبلاد السودان<sup>(١)</sup>.

وأشار الإدريسي في نزهة المشتاق إلى اهتمام أغمات وأهلها باقتناء الإبل واستخدامها في التجارة في بلاد السودان حيث يقول: وهم - أي أهل أغمات - أملياء مياسير يدخلون إلى بلاد السودان بأعداد الجمال الحاملة وما منهم رجل يسفر عبيدة ورجاله إلا وله في قوافلهم مائة جمل وهم أكثر أهل المنطقة أموالا<sup>(٢)</sup>.

وعن أهمية الإبل في الشمال الأفريقي أشار ابن حوقل بأن سكان الصحاري الواقعة جنوب المغربين الأوسط والأقصى كان عندهم من الجمال عدد كبير لا يدانيه في الكثرة إبل العرب<sup>(٣)</sup>.

---

١ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ٣ ص ٢٢٤، ابن خلدون: العبر، ج ٦، ص ١٨١، ٢٠٣. ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٨، مجهول: الحلل الموشية في الأخبار المراكشية، الدار البيضاء، ١٩٧٩، ص ٢٢، البكري: المغرب، ص ١٦٦.

د. حسن محمود: قيام دولة المرابطين، ص ٣٨٢.

٢ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ٣، ص ٢٣٢، وانظر أيضا: مجهول: الاستبصار، ص ٢٠٧. ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩.

٣ ( ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٩٥.

ومن القبائل الأخرى التي اهتمت بالإبل في بلاد المغرب، مكناسة، ومغراوة، وبنودمر، وربة، ومسوفة، وملتونة ولكن قبيلة زناتة كانت تفوقهم في اهتمامها بالإبل، والذي يؤكد ذلك أن الخليفة الفاطمي المعز لدين الله عندما عزم على الرحيل إلى مصر وترك المغرب سنة ٣٦٢هـ/ ٩٧٢م طلب إبلًا لحمل أمواله وذخائره وماله بالقصور فاتاه زعيم صنهاجة من إبل زناتة، انظر: ابن حيان: المقتبس، ج ٥، ص ٢٦١، والنويري: نهاية الأرب، ج ٢٤، ص ١٦٨، والمقرئزي: اتعاظ الحنفا، ص ١٤٤.

المالكي: رياض النفوس، ج ٣، ص ٤٧ - ٤٩، الحسن الوزان: وصف أفريقيا، ترجمة د. عبد الرحمن جيدة: الرياض، ١٩٧٩م، ص ٣٩٥، ٣٩٦.

السلوي: الاستقصا، ج ١، ص ١٩٣، ابن حزم: جهرة أنساب العرب، ص ٤٩٦.

ويذكر الدكتور حسن محمود أن ظهور الجمل في الشمال الأفريقي أثر تأثيراً كبيراً على أهل البلاد، إذ مكنتهم من توسع مجال نشاطهم، فاشتمل صحاري بلادهم علاوة على الصحراء التي تفصل بلادهم عن بلاد السودان وباتت الحياة متاحة في هذه الصحاري، وأعيد استغلالها فأُمسّت مناطق نفوذ لأهل الشمال الأفريقي<sup>(١)</sup> لفترات طويلة ولذلك يمكن القول بأن دخول الإبل للشمال الأفريقي واقتناء القبائل لها وتربيتها. والإكثار منها قد أسهم بطريق غير مباشر في أن تحافظ الدول التي استقلت في هذه المناطق على بقائها رغم محاولات القضاء عليها، وهكذا احتاجت حركة القوافل للإبل كوسيلة ولم يغنها ذلك عن الخيل كوسيلة لحماية القوافل.

الصعوبات والمخاطر على طرق التجارة:

واجهت حركة القوافل على طرق التجارة الداخلية والخارجية ببلاد المغرب مجموعة من المخاطر والصعوبات، وقد تنوعت تلك المخاطر ما بين طبيعية وبشرية، فلم يكن اجتياز الصحراء أمراً سهلاً وكذلك مفاوزها وقلة مياهها وشدة حرارتها ناهيك عن مشاكل التموين وقطع الطريق والإغارة على القوافل، ورغم كل هذه الصعوبات والمخاطر والإتاوات والضرائب والرشاء لم تتوقف حركة القوافل، إذ انتصرت الرغبة في الربح على كافة صعوبات ومخاطر السفر الطويل.

ويبدو واضحاً أن السلع التي حملتها القوافل حققت عائداً مجزياً غطى تكلفة الجهد ومصاريفات الرحلة ومخاطر الطريق علاوة على ما حققته من أرباح عالية<sup>(٢)</sup>.

وتمثلت الأخطار الطبيعية التي واجهتها القوافل في الطرق التجارية عند اجتياز المناطق الصحراوية في الموارد المائية، لأن تلك الموارد تأثرت بالتضاريس والمناخ ومن ثم

<sup>(١)</sup> حسن محمود: قيام دولة المرابطين، ص ٢٤، ٢٥.

Gautier: op cit, p. -224-225.

<sup>(٢)</sup> رجب نصير: مرجع سابق، ص ٢٤٢.

محمد زينبر: مرجع سابق، ص ١٧٨.

تنوعت مياه المغربين الأوسط والأقصى بين أمطار وأنهار وعيون، ولاشك أن الجباس المطر كان يؤثر سلباً على حركة التجارة، لما ينتج عن ذلك من قطع للطريق وفرض للإسارات، وكانت الأمطار تحكمها قاعدة عامة في تساقطها إذ تتناقص مع التوجه جنوباً<sup>(١)</sup> وشاركت أمطار المغرب الأوسط نظيرتها بالمغرب الأقصى في عدم التوالي وزادت عنها في الانتظام وكثرة الأنهار لدرجة أنها تكون سيولا تعمل على تعرية التربة في بعض الأحيان<sup>(٢)</sup>.

والحقيقة أن عدم انتظام الأمطار في سقوطها على بلاد المغرب من حيث تتابعها كان له تأثيره على تحديد حركة القوافل التجارية، وكان ذلك يمثل أحد المخاطر الطبيعية على طرق التجارة في تلك البلاد وقد أدى ذلك إلى تعدد الجماعات وتفشي الغلاء نظراً لاعتماد بلاد المغرب بصفة أساسية في مياهها على الأمطار<sup>(٣)</sup>.

وقد ذكر المؤرخ ابن عذارى في البيان أن عدم انتظام هطول الأمطار قد يستمر خمسة عشر يوماً<sup>(٤)</sup>.

ومن المخاطر الطبيعية التي تعرضت لها طرق التجارة وحركة القوافل ما ذكره المؤرخ الدباغ في معالم الإيمان أن بعض القوافل تعرضت للضياع بسبب هبوب الرياح أو

(١) مجهول: الاستبصار، ص ٢٠١.

يسري الجوهري: جغرافية شمال أفريقيا، ص ٢٩٥ - ٢٩٦.

والمراكشي: المعجب، ص ٣٦٤، ٣٦٥.

وابن سعيد: مصدر سابق، ص ١٤٠.

ومن الجدير بالذكر أن عدم انتظام الأمطار في المغربين الأوسط والأقصى نجم عنه تبيان أهمية الأنهار في إمدادها بحاجتهما من المياه، وقد مثلت جبال درن وجبال صنهاجه خزانا للمياه في المغرب الأقصى بسبب كثرة الأمطار الساقطة عليهما من جهة وارتفاعهما من جهة أخرى.

<sup>٢</sup>) barbour, N: A survey of north west Africa, London, 1960, p. 20.

<sup>٣</sup> د. محمد بركات البيلي: الغلاء والجماعات في المغرب العربي الإسلامي حتى القرن ٥ هـ، مجلة المؤرخ المصري، العدد ١١، سنة ١٩٩٣ م، ص ٨ وما بعدها.

<sup>٤</sup> ابن عذارى: البيان المغرب، ج ٤، بيروت، ١٩٦٧، ص ١٠٠.

الانزلاق إلى مناطق الرمال المتحركة وضرب مثلاً بقافلة خرجت من القيروان قاصدة المغرب الأقصى فلم تبلغه لأنها نزلت في بعض الرمال، فأسغت عليهم الريح فدفنتهم أجمعين<sup>(١)</sup>. أما المخاطر البشرية فتمثلت في قيام بعض الأشخاص وبعض القبائل بالإغارة وقطع الطريق وتعطيل حركة التجارة على الطرق، وقد مارست القبائل البدوية الإغارة باعتبارها ظاهرة هامة في التكوين الاقتصادي والاجتماعي لكانها وبقائها نظراً لقسوة الطبيعة وشطط العيش، ومن المنطقي تصور ذلك لأن تلك القبائل لم تكن تدين بالولاء لدولة بعينها. ويبدو أن قطع الطريق والإغارة والسلب والنهب على الطرق كان يعتبرها البدوي صورة البطولة، والإقدام ومن هنا لم يجد في ذلك منكراً أو ظلماً وإنما بالنسبة إليه مفخرة وفروسية<sup>(٢)</sup> وهكذا تعرضت طرق التجارة في بلاد المغرب خلال سير القوافل عليها إلى النهب والسلب وفرض الإتاوات والإفساد من جانب بعض القبائل الساكنة في الجبال بصحراء المغرب، وإذا طاردتهم السلطة الحاكمة كانوا يحتمون في الجبال والبراري. ويذكر العبدري في رحلته أن قافلة مكثت في تلمسان<sup>(٣)</sup> بعد أن استعدت للخروج حوالي ثلاثة أشهر حتى تمكنت من كراء من يجيرهم ويحميهم مقابل مبلغ من المال<sup>(٤)</sup>.

<sup>(١)</sup> الدباغ: معالم الإيمان، ج ٢، ص ٣١٢.

<sup>(٢)</sup> د. محمد الجابري: العصبية والدولة، الدار البيضاء، ١٩٧١م، ص ٢٢٠، ويذكر أحد الباحثين أن إغارة القبائل على القوافل كانت أكثر فاعلية ومغنا في حالة القوافل الصغيرة لعجزها عن الدفاع عن النفس، انظر: رجب نصير: مرجع سابق، ص ١٨٣.

<sup>(٣)</sup> تلمسان: قاعدة المغرب الأوسط، لها أسواق ومساجد وغلاتها ومزارعها كثيرة وفواكهها جمة وخيراتها شاملة، ولم تكن في بلاد المغرب بعد مدينة أغامت وفاس أكثر من أهلها أموالاً ولا أرفه منها حالاً، انظر: البكري: المغرب، ص ٧٦، ٧٧، مجهول: الاستبصار، ص ١٧٦.

ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٢، ص ٤٥٤.

<sup>(٤)</sup> العبدري: مرجع سابق، ص ٢٧٨.

وعبد الأحد السبتي: المدينة في العصر الوسيط، الدار البيضاء، ١٩٩٤م، ص ١٣٩.

ومن الواضح أن منطقة تلمسان كانت مشهورة بقطع الطريق ومن القبائل الضاربة حولها، وهذا ما أكد عليه العبدري أيضا في رحلته عندما قال "إذ لم تكن المنطقة تخلو من قطاع الطرق البتة وكان أهلها أشد خلق الله ضررا وأكثرهم جرأة ولا يعفون عن ابن السبيل وليس في أصناف القطاع أخس منهم هما ولا أكثر منهم إقداما"<sup>(١)</sup>.

والحقيقة أن قطع الطريق وتفشي اللصوصية كان موجودا قبل فترة البحث بكثير، فقد تفتت اللصوصية وقطع الطريق في دولة بني رستم<sup>(٢)</sup> مما أدى إلى تدهور التجارة الداخلية في دولتهم حيث ذكر المؤرخ ابن الصغير أن سفهاء زناتة علت سطوهم في إفزاع

---

ويذكر المؤرخ الشماخي في السير أن بني نجين كانوا يغيرون على السبل ويفسدون في الأرض ولا يصلحون، انظر: السير، ص ٢٩٩.

<sup>(١)</sup> العبدري: مرجع سابق، ص ٢٧٨.

وذكر أحد الباحثين أيضا أن أفرادا من قبيلة مزاتة ارتكوا كلفة في معاشهم على السلب والنهب، انظر: جودت عبد الكريم: العلاقات الخارجية للدولة الرستمية، ص ٥٩.

<sup>(٢)</sup> الدولة الرستمية: تنسب إلى عبد الرحمن بن رستم الفارسي من مسلمي الفتح، الذي نجح في تأسيس دولة بإقليم تاهرت في المغرب الأوسط بعد أن بايعته القبائل لعلمه وفضله على أن يحكم فيهم بكتاب الله وسنة رسوله وآثار الصالحين، وقد بدأت الدولة بإمامة إسلامية انتخابية ثم تحولت إلى ملكية وراثية، انظر: د. محمد ناصر: منهج الدعوة عند الإباضية، مكتبة الاستقامة، سلطنة عمان، ١٩٨٣، ص ١٤٩-١٥٦.

وعمره خليفة النامي: دراسات عن الإباضية، ترجمة ميخائيل خوري، و د. ماهر جزار ومراجعة محمد صالح، دار الغرب الإسلامي، ٢٠٠١م، ص ١١٣، ١١٤.

و د. محمود إسماعيل: الخوارج في بلاد المغرب، دار الثقافة، ط٢، المغرب، ١٩٨٥م.

وعلي يحيى معمر: الإباضية في الجزائر، مكتبة وهبة، القاهرة، ١٩٧٩م، ص ٥٦، ٥٧.

القوافل للدرجة أن أبا حاتم يوسف أخذ أمراء بني رستم<sup>(١)</sup> استعان بزعماء من قبيلة زناتة لتأمين قافلة آتية من المشرق حملت أموالاً كثيرة خوف عليها من قطاع الطرق من القبائل<sup>(٢)</sup>.

وبلغ من قسوة قطاع الطرق وجشعهم أنهم كانوا يجردون أصحاب القوافل من ملابسهم ويستولون على دواب ركوبهم ويتركونهم للقاء حتفهم في الصحراء<sup>(٣)</sup>.

واشتهرت قبيلة بني بجفش الساكنة بجبل فازاز<sup>(٤)</sup> بالإغارة على قوافل التجارة وفرض الإتاوات عليها وذلك لأن هذا الجبل كان يتحكم في خط سير القوافل عبر جبل درن<sup>(٥)</sup> وبالقرب من مكناسة الزيتون<sup>(٦)</sup>.

واتخذت بعض القبائل من آبار المياه مرصداً تغير فيه على القوافل، وذلك لأن القوافل كانت تلجأ إلى الآبار لحاجتهم إلى الماء ومن هذه القبائل لمطة<sup>(٧)</sup> وجزولة وهما من قبائل صنهاجة المثلثين الذين كانوا يسكنون في الصحراء الكبرى، ويعلق الدكتور محمود إسماعيل على سطوة القبائل على قوافل التجارة بقوله: إن الطرق التجارية في بلاد المغرب

<sup>(١)</sup> أبو حاتم: يوسف بن محمد، تولى مقاليد الأمور في الدولة الرستمية، سنة (٢٨١هـ / ٨٩٤م)، وقد وصفه المؤرخ الشماخي بأنه إمام ماهر وبحر زاهر وعالم ذاك، وأنه مكث في الإمامة الرستمية أربع عشرة سنة بعد ثورات وحروب مع عمه يعقوب بن أفلح، انظر: السير، ج ٢، ص ٤١٦.

<sup>(٢)</sup> ابن الصغير: أخبار الأئمة، الرستميين، ص ٣٥٧.

٣ (الدباغ: معالم الإيمان، ج ٤، ص ١٧٣.

٤ (فازاز: يطلق على الجبال الممتدة من جنوب فاس ومكناس إلى وادي ملوية، أي جبال الأطلس الوسطى انظر: محقق المهدي بن تومرت، دولة الموحد، ص ٥١، هامش ٩٦.

٥ (جبل درن: جبل من جبال البربر فيه عدة قبائل وبلدان وقرى، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٤، ص ٢٩٩.

٦ (ابن خلدون: العبر، ج ٧، ص ٦.

٧ (قبيلة لمطة: بالفتح ثم بالسكون قبيلة من البربر بأقصى المغرب من البر الأعظم يقال للأرض وللقبيلة وإليهم تنسب الدرق اللمطية، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٧، ص ١٨٢.



د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

غصت بالمناصر وفقد ولاية القيروان وناهرت وسجلماسة وفاس السيطرة على الطرق التجارية المارة عبر دولهم<sup>(١)</sup>.

ولكن رغم هذا الجانب السلبي للقبائل فإن بعض هذه القبائل كان لها جانب إيجابي حيث عملوا كحراس وحماة للقوافل التجارية، فلم يكن دور القبائل كلها تخريبيا تدميريا على طول الخط، وإنما ساهموا في ازدهار حركة التجارة ومسيرة القوافل ومثال ذلك أفراد القبائل البربرية الواقعة على المدن المغربية الموصلة إلى مدينة أودغشت<sup>(٢)</sup>.

واهتمت قبيلة زناتة بطريق القوافل وهيمنت على حركة التجارة وخاصة الذهبية إلى بلاد السودان وسيطرت على بقية نواحي المغرب الأوسط بصحاريه الجنوبية<sup>(٣)</sup>.

ومن المخاطر البشرية التي تعرضت لها الطرق التجارية وقوافلها في بلاد المغرب ما فرضه حكام الدول من ضرائب، مما أدى إلى زيادة تكاليف القوافل المادية نتيجته لذلك ونظرا لما يتيحه العاملون بالضرائب من التجار فقد ذكرا بن حوقل أن موظفي جمع الضرائب من القوافل كان لهم من وراء ما بقبضة السلطان لوازم على القوافل الصادرة والواردة من بلاد السودان<sup>(٤)</sup> ومن لم يذعن لدفع الإتاوة يتعرض لعقوبة هؤلاء الموظفين التي بلغت حد الضرب المبرح، إذ قدم أحد التجار شاكيا أحدهم ووجهه وثيابه ملطخة بالدم<sup>(٥)</sup>.

١ ( د. محمود إسماعيل: سوسيولوجيا الفكر الإسلامي، الدار البيضاء، ١٩٨١م، ج ٢، ص ١٠٦.

٢ ( ابن حيان: المقتبس: تحقيق، مكى، بيروت، ١٩٧٣، ص ٢٦٦.

٣ ( الجناحاني: دراسات في تاريخ المغرب، ص ٨١-٨٥، د. عبد الواحد ذنون: الفتح والاستقرار العربي الإسلامي في شمال أفريقيا، العراق، ١٩٨٠م، ص ٥٨.

عبد الله العروى: تاريخ المغرب، ص ٢٩.

Lopez, op. cit, p. 304.

Ency. Of isla cart zanata led 14, p. ١٢٢٣.

Gautier: op. cit, p. 220.

٤ ( ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٧٠.

٥ ( الدباغ: مصدر سابق، ج ٤، ص ١٩٠.

وكانت الضرائب التي تفرضها الدولة على القوافل كبيرة، حتى إن دخل مدينة ليست بالكبيرة مثل مدينة بونة<sup>(١)</sup> بلغ عشرين ألف دينار أما جباية سجلماسة من حركة التجارة فقد بلغت زهاء أربعمائة ألف دينار في العام<sup>(٢)</sup>.

أهم المراكز التجارية في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين:

شهدت بلاد المغرب العربي نشاطا تجاريا واسعا خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين، وذلك من خلال المراكز التجارية الرئيسية التي دعمت شبكة الطرق البرية والبحرية بالعديد من البضائع والسلع والمنتجات المتنوعة ومن أهم هذه المراكز:

#### وارجلان (٣): Wargalan

شاركت مدينة وارجلان في ازدهار حركة التجارة بعد عصر الدول المستقلة في بلاد المغرب وذلك خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين، وأصبحت من أهم المراكز التجارية في جنوب المغرب الأوسط<sup>(٤)</sup>.

ووارجلان هي إحدى الواحات المتناثرة في آخر أقاليم المغرب الأوسط جنوبا وهو إقليم الصحراء الذي كان عبارة عن أرض رملية قاحلة لا تصلح للإنتاج الزراعي فيما عدا

١ ( لويس أرشيبالد: القوى البحرية والتجارة في حوض البحر المتوسط، ص ٣٣١.

٢ (ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٧.

ويشير أحد الباحثين إلى أن الضرائب التي فرضتها الدول كانت كبيرة لدرجة أن بعض التجار تحايّلوا على الهروب من دفعها وذلك بإدخال بضائعهم خلصة، انظر: رجب نصير: مدينة مرسوق، وتجارة القوافل الصحراوية، ص ٢٣١.

٣ ( وارجلان: بفتح أوله وسكون ثانيه وفتح الجيم، كورة بين إفريقية وبلاد الجريد، ضاربة في البر، كثيرة النخل والخيرات، يسكنها قوم من البربر، وهي حاليا مدينة ورقلة، واحة في الجنوب الشرقي من البلاد الجزائرية، أضحت أهم مراكز للإباضية بعد سقوط تاهرت عاصمة الرستميين، انظر: الشماخي: السير، ج ٣، ٨٧٨، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٨، ص ٤٥٣.

٤ ( يذكر المؤرخ ابن خلدون أن قبيلة واركلان اختطت مدينة على ثمان مراحل جنوب بسكرة واتخذت المدينة اسم القبيلة التي أنشأها فعرفت بمدينة واركلان، انظر: العبر، ج ٧، ص ٥١.

تلك التي اقترنت المياه الجوفية عندها من سطح الأرض، فقامت بها حياة زراعية ارتكنت في الغالب الأعم على النخيل والرعي ومن أهم تلك الواحات فجيج والأغواط وبسكرة ووارجلان<sup>(١)</sup>.

وقد قام أهل وارجلان بغرس النخيل فكانت غابات النخيل تحف بكل بيوت المدينة<sup>(٢)</sup> حتى عرفت بأنها بلاد إنتاج التمر<sup>(٣)</sup> ولعل المدينة التي كانت يبعد عن قسطلية مسيرة أربعة عشر يوما<sup>(٤)</sup> كانت واحة وسط الصحراء لجأت إليها القبيلة فاتخذتها سكنا وموطنا لأن المصادر لم تحدد لنا تاريخ إنشاء المدينة، ولكن المؤكد أن المدينة لم تبلغ شهرتها إلا بعد قيام الدول المستقلة وازدهار حركة التجارة عبر الصحراء الكبرى مع بلاد السودان فأمنت واركلان آنذاك من أهم المراكز التجارية إلى بلاد السودان<sup>(٥)</sup> وطبقت شهرتها الآفاق لكونها مركز الاتصال بين المغرب الأوسط وبلاد السودان ولعبت دور الوسيط التجاري بين الشمال والجنوب<sup>(٦)</sup> واعتبرت رأس طريق القوافل القادمة

---

١ ( د. يسرى الجوهري: مرجع سابق، ص ٢٩٩، وتقع فجيج على الطريق التجاري بين تاهرت وسجلماسة عبر الصحراء جنوب المغربين الأوسط والأقصى، وهو الطريق من تاهرت إلى أوزكا التي تبعد ثلاث مراحل جنوب غرب تاهرت ومنها إلى فجيج ومن فجيج إلى سجلماسة (اليقوي: البلدان، ص ٣٥٩) والفج هو الطريق الواسع بين جبلين وكل طريق يطلق عليه فج (ياقوت: معجم البلدان، ج ٤، ص ٢٣٥) ولعل كلمة فجيج تصغير فج.

٢ ( الحسن الوزان: وصف أفريقيا، ص ٥٠٨.

٣ ( ابن سعيد: كتاب الجغرافيا، ص ١٢٦.

٤ ( البكري: المغرب، ص ١٨٢.

٥ ( أبو زكريا: سير الأئمة، ص ١٤٤، د. إبراهيم العدوي: بلاد الجزائر، ص ١١.

٦ ( ابن سعيد: مصدر سابق، ص ١٢٦، عبد الله العروي: تاريخ المغرب، ص ١٢٩، د. السيد عبد العزيز سالم: المغرب الكبير، ج ٢، ص ٥٧٣.

من إفريقية والمتجهة إلى بلاد السودان، ولم يكتف أهل المدينة بدور الوسيط وإنما شاركوا في حركة التجارة بأمواهم وتاجروا في بلاد السودان<sup>(١)</sup>.

ومن أجل استمرار الهيمنة على هذه التجارة أقاموا علاقات طيبة مع أهل البلاد التي يجلبون منها تجارهم والأخرى التي يسوقون منها بضائعهم<sup>(٢)</sup> وتوسعت العلاقة بين حكام واركلان ونظرائهم في بلاد السودان حتى كان بينهم مهادة ومراسلات<sup>(٣)</sup> وعمل فريق من أهل المدينة أدلاء للقوافل المذهبة إلى بلاد السودان وتنامت أهمية واركلان التجارية بعد قيام أنمة بني رستم على زيادة أواصر علاقات المودة والتجارة مع بلاد كوكوا في السودان الغربي<sup>(٤)</sup> ولاشك أن كثيرا من التجار قصدوا هذه المدينة لإعداد قوافلهم إلى بلاد السودان، ومن جراء ازدهار حركة التجارة ومشاركة أهل واركلان فيها بدور فعال، حققوا أرباحا وفيرة حتى كان معظمهم مياسر أغنياء<sup>(٥)</sup>.

وكانت وارجلان تتميز بوجود العيون التي كانت المصدر الرئيسي للمياه في الواحات الصحراوية وكان أهل البلاد يجلبون الماء من تلك العيون للزراعة والشرب إذا ما طالت فترة الجفاف ونضبت مياه الأنهار<sup>(٦)</sup>.

وتأتي أهمية وارجلان كمركز تجاري في أنها تقع على أحد أهم طرق التجارة بين بلاد المغرب وبلاد السودان ومدخل عبيد السودان وذهبته إلى إفريقية والمغرب الأوسط، وقد

1) lópez. Op. cit, p. 304.

٢ ( ابن خلدون: العبر، ج٦، ص ٢٠٢.

٣ ( د. السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المغرب، ج٢، ص ٥٧٣.

٤ ( المرجع السابق نفس الجزء والصفحة، أوليفر: موجز تاريخ إفريقية، ص ٦٧.

٥ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ج٣، ص ٢٩٦.

٦ ( ابن خلدون: العبر، ج٦، ص ١٠٢.

استقر كثير من اليهود وتضامنوا مع أهلها عندما حاصروهم الفاطميون أول قيام دولتهم ويعزى الفضل إلى أحد يهودها في تخليص المدينة من الحصار<sup>(١)</sup>.

ومن ناحية أخرى يمكن القول إن اليهود عندما تزايدت أعدادهم في مدينة تاهرت عاصمة بني رستم شاركوا في حركة التجارة وأقاموا لهم جالية هناك اهتمت بالأنشطة التجارية ووطدت علاقاتها مع اليهود المقيمين في جبل نفوسة<sup>(٢)</sup> ومنطقة وارجلان حتى أصبحت الجالية اليهودية في تاهرت ذات أهمية كبيرة<sup>(٣)</sup>.

ونظرًا لأن كثيرا من أهل السودان عاشوا في المغربين الأوسط والأقصى منذ قيام الدول المستقلة، فقد استقر كثير منهم في منطقة واركلان وقسطيلية<sup>(٤)</sup> ولذلك قدمت

---

١ ( أبو زكريا: السير، ص ١١٣، وابن سعيد: مصدر سابق، ص ١٢٦، مجهول: الاستبصار: ص ٢٢٤، د. سعد زغلول: المغرب العربي، ج ٢، ص ٤٠٦.

٢ ( جبل نفوسة: من الجبال المهمة في بلاد المغرب، كانت تسكنه قبيلة نفوسة، وقد التتح عمرو بن العاص نفوسة وكانوا نصارى، ومن هذا الجبل رجع عمرو بن العاص بكتاب ورد عليه من عمر بن الخطاب رضي الله عنه، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان دار إحياء التراث العربي، بيروت، ٢٠٠٨م، ج ٨، ص ٣٩٧، وابن منصور: قبائل المغرب، ج ٣، ص ٢٠٤.

Despois, Jean: le Djebel Nefusa, Paris, 1935, p. 137.  
Basset, Rene, les sanctuaires du Djebel Nefusa, Jurnal Asiatique, Tome, 13, 14, Paris 1899, p. 426.

٣ ( ابن الصغير: سيرة الأئمة، ص ٣٥٤، البكري: المغرب، ص ٦٧-٦٨، عبد الرحمن بشير: اليهود في المغرب، ج ٢، ص ٧٥. وانظر أيضا:

Man, j. : the jewish quarely review, 7 (1916- 1919) p. 443.  
Goitein s. d.: mediterranean society. jewish of Arab world as partroyed in the documents of the cairo geniza, v. 1 (California 1967) p. 279.

٤ ( قسطيلية: مدينة كبيرة في بلاد الجريد من أرض الزاب الكبير عليها سور حصين وهي من مدن إفريقية، وتوجد مدينة أخرى بالأندلس تحمل نفس الاسم، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٧، ص ٥١.

القوافل التجارية من بلاد السودان محملة بالرقيق الأسود<sup>(١)</sup> فكان لهم تأثير على منطقة واركلان وقسطيلية<sup>(٢)</sup>.

ومن الشخصيات المهمة التي تنتمي إلى مدينة وارجلان شخصية محمد بن كيداد (والد أبي يزيد الذي ثار على الفاطميين)<sup>(٣)</sup>.

فقد كان أحد الوكلاء التجاريين في بلاد السودان وكان ينتمي إلى قبيلة واركلان التي أسست مدينة واركلان (وارجلان) وأطلق عليها اسمها، تلك المدينة التي ازدهرت بسبب حركة القوافل التجارية وحازت أهمية تجارية كبيرة مع بلاد السودان<sup>(٤)</sup>.

والحقيقة أن أهل وارجلان نجحوا في قيادة القوافل التجارية إلى بلاد السودان، وعمل مخلد بين كيداد بالتجارة مع بلاد السودان وكان قائدا محترفا للقوافل بين الشمال الأفريقي وبلاد السودان حتى استقر في الشمال الأفريقي ليعود العدة للشورة على الفاطميين والتي أعلنها سنة ٣٣١هـ / ٩٤٣م<sup>(٥)</sup> وقد ذكر المؤرخ الكبير ابن خلدون أن وارجلان

١ ( ابن خلدون: العبر، ج٧، ص ٥٢، المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٢١٩، ابن سعيد: الجغرافيا، ص ٢١٩، جودت عبد الكريم: العلاقات الخارجية للدولة الرستمية، ص ٢٧٩.

٢ ( مجهول: الاستبصار، ص ٢١٦، د، سعيد زغلول: المغرب العربي، ج٢، ص ٥٦.

٣ ( أبو الفدا: المختصر، ج٢، ص ٩٢.

و ابن خلدون: العبر، ج٧، ص ١٣.

Ency. Of isl (Art Abov yazid) v. 1. p. 163.

Le tournea, le revolte d'Abou. Yazid, p, 104.

وعن ثورة أبي يزيد على الفاطميين انظر:

النويري: نهاية الأرب، ج٢٨، ص ١١٦، ابن حماد: أخبار بني عبيد، ص ١٩، رابع بونار: المغرب العربي، ص ١٧٠.

٤ ( ابن خلدون: العبر، ج٧، ص ١٣، ٥١، البكري: الغرب، ص ١٨٢، ابن سعيد: كتاب الجغرافيا، ص ٢٦، ابن عذارى: البيان، ج٢، ص ٢١٩، د. عيسى الحريري: الدولة الرستمية، ص ٢١٤، ٢١٥.

٥ ( د. السيد عبد العزيز سالم: المغرب الكبير، ج٢، ص ٥٧٣، د. إبراهيم العدوي: بلاد الجزائر تكوينها الإسلامي والعربي، القاهرة، ١٩٧٠م، ص ١١، أوليفر وجون فيج: موجز تاريخ إفريقيا، ص ٦٧.

د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

كانت تخرج منها عشرات الرحلات التجارية إلى بلاد السودان كل عام<sup>(١)</sup> ومن ذلك يتبين حجم البضائع التي كانت تحملها القوافل ويتبين أيضا مدى ازدهار حركة التجارة في بلاد المغرب وبلاد السودان.

والحقيقة أن تطور وارجلان واتساع حركتها التجارية اعتمد على موقعها واتصالها التجاري بمدن القيروان وسجلماسة وتادمكة وغيرها، وبخاصة بعد أن تدهورت تاهرت في أواخر القرن الثالث الهجري.

وقد وضعت وارجلان (واركلان) كمركز مهم للتجارة على الطرق التجارية عبر الصحراء الكبرى والموصلة من وإلى السودان على النحو التالي:

طريق المسيلة ثم بلاد الجريد ويتجه إلى وارجلان (واركلان) ويصل إلى سجلماسة ثم أودغشت وينتهي إلى السودان الغربي أو من واركلان إلى تاد مكة من بلاد السودان<sup>(٢)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن تجارة القوافل مع بلاد السودان صب معظمها في المغرب الأوسط والأقصى وباتت أغمات وسجلماسة وفاس وواركلان (وارجلان) وتلمسان وتاهرت أهم المراكز التجارية في المغرب الأوسط والأقصى.

أغمات<sup>(٣)</sup>: Aghmat

١ ( ابن خلدون: العبر، ج٧، ص ٥٢.

٢ ( انظر: ابن سعيد: كتاب الجغرافيا، ص ١٢٦، ومجهول: الاستبصار، ص ٢٢٣-٢٢٥، البكري: المغرب، ص ١٨٢، د. سعد زغلول: المغرب العربي، ج٢، ص ٤٦، د. عيسى الحريزي: الدولة الرستمية، ص ٢١٤، القاهرة، ١٩٧٩م.

تادمكة: Tadmakka مدينة شبيهة بمدينة أودغشت لأنها لم تكن مجرد محطة استراحة للقوافل القادمة من الشمال، بل كانت تتم فيها مبادلة السلع المجلوبة من المغرب الأدنى بسلع منطقة ثنية النيجر حيث كانت هذه المدينة تمثل أهم مركز تجاري للقوافل القادمة من القيروان وارجلان قبل وصولها إلى مملكة جاور، وقد وصف البكري تادمكة بأنها مدينة كبيرة وأنها أحسن بناء من مدينتي غانة وجاور القديمتان، كما ذكر أن أهلها كانوا يتعاملون بالذهب الخالص، انظر: البكري: المغرب، ص ١٨١.

وتأتي أغمات كمركز تجاري مهم في بلاد المغرب، وهي أهم مدن جنوبي المغرب الأقصى على الصعيد التجاري<sup>(١)</sup> وتكمن أهمية أغمات في كونها تقع على طريق القوافل إلى بلاد السودان وكونها أيضا مرآة تتجهز منه القوافل قبل ولوج الصحراء<sup>(٢)</sup> ويذكر الجغرافي البكري أن أغمات خضعت في حكمها للقبائل إذ حكمها مجلس من شيوخ القبائل يتم انتخاب أحد أفراده لزعامة الاتحاد لمدة سنة ثم يدلون به بآخر منهم عن تراض واتفاق ويتخذون من أغمات وريكة عاصمة لهم<sup>(٣)</sup> وكانت غالبية هذه القبائل من قبائل مصمودة<sup>(٤)</sup>.

وأشار ابن حوقل في صورة الأرض إلى شهرة أغمات بالتجارة ووفرة الأسواق وكثرة الغرباء من التجار<sup>(٥)</sup> أما الإدريسي فذكر أن أهلها علاقات تجارية وثيقة مع بلاد السودان<sup>(٦)</sup>.

وزاد من أهمية أغمات التجارية وجود ميناء لها على ساحل المحيط الأطلسي وعلى مصب نهر تانسنت وهو ميناء قوز الذي اتسع للسفن القادمة من مختلف البلدان<sup>(٧)</sup>.

١ ( أغمات: تقع على بعد اثني عشر ميلا من مراكش وهي مدينتان وريكة وهيلانة وبينهما ثمانية أعمال وتقع أغمات وريكة أسفل جبل درن من جهة الشمال في فحس أفيج طيب التراب، كثير النبات والأعشاب والمياه، أما أغمات هيلانة فهي مدينة صغيرة في أسفل جبل درن وهي في الشرق من أغمات وريكة، انظر: المقرئ: نفح الطيب، ج ١، ص ٤٣٩.

الإدريسي: نزهة المشتاق، ص ٢٣٣ - ٢٣٥، ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٥، ص ٩٤، محمد عبد الله عنان: عصر المرابطين والموحدين بالمغرب، القاهرة، ١٩٦٤م، ص ٣٤٥.

٢ ( محمد عبد الهادي شعيرة: المرابطون وتاريخهم السياسي، القاهرة، ١٩٦٩م، ص ٥٦.

٣ ( مجهول: الاستبصار، ص ٢٠٧.

٤ ( البكري: المغرب، ص ١٥٣.

٥ ( ابن عذاري: البيان المغرب، ج ٤، ص ٥١.

٦ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٠، وانظر أيضا: مجهول: الاستبصار، ص ٢٠٧.

٧ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ٣، ص ٢٣٢، وانظر أيضا: الدمشقي: نزهة الدهر في عجائب البر والبحر، ط ٣، ١٩٢٣م، ص ٢٣٦.

٨ ( الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ٣، ص ٢٩٦، البكري: المغرب، ص ١٥٣.



كما أنه آخر موانئ المغرب الأقصى على ساحل المحيط الأطلسي<sup>(١)</sup>.

وكانت أغمات إحدى مراكز الطرق التجارية عبر الصحراء الكبرى الموصلة من وإلى بلاد السودان وهي على النحو التالي: طريق ( تلمسان ← مضيق تازا<sup>(٢)</sup> ← فاس ← ومكناسة الزيتون ← جبال لازاز ← تادلا (عبر جبال درن) ← أغمات ← أودغشت أو أغمات ← سجلماسة<sup>(٣)</sup>.

وعن أهمية أغمات كمركز تجاري يذكر الإدريسي أن إقليم أغمات حاز أهمية نظرا لوجود العيون به، والتي شاركت في إمداد البلاد المجاورة بالماء وأصبحت المنطقة صالحة للزراعة والشرب إذا ما طالت فترة الجفاف ونضبت مياه الآبار<sup>(٤)</sup>.

وذكر ابن حوقل أن أغمات كانت كثيرة التجارة ونال أهلها الثراء ورفاهية العيش<sup>(٥)</sup> وقد بلغ صيت منطقة أغمات في اقتناء الإبل شأوا بعيدا فحازت أعدادا كبيرة من الإبل للتجارة مع بلاد السودان<sup>(٦)</sup> وأشار الإدريسي أن أهلها من قبيلة هواره، وهم أغنياء

١ ( مجهول: الاستبصار، ص ٢٠٧، وعن أغمات انظر:

ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ٥، ص ٩٤.

واليعقوبي: البلدان، ص ٢١.

٢ ( مضيق تازا: هو المعبر التجاري الوحيد بين المغربين الأوسط والأقصى بخاصة المغرب الأقصى والأندلس مع المشرق بعامة ويعتمد اقتصاده بالأساس على حركة التجارة وعبور القوافل التجارية به، انظر: يسرى الجوهري: جغرافية شمال أفريقيا، ص ٢٤٨ - ٢٥٠.

٣ ( انظر في ذلك المراكشي: المعجب، ص ٣٥٨، ٣٥٩، البكري: المغرب، ص ١٤٩، الإدريسي: نزهة المشتاق، ج ٣، ص ٢٤٦ - ٢٤٩، مجهول: الاستبصار، ص ١٨٦، ١٨٧، ١٩٣، عبد الله العسوي: تاريخ المغرب، ص ١١١.

٤ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج ٣، ص ٢٦٩.

٥ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٠.

٦ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج ٣، ص ٣٣٦، ٣٣٧.

د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

مياسير يدخلون إلى بلاد السودان بأعداد الجمال الحاملة وما منهم رجلاً يسافر عييدة ورجاله إلا وله في قوالهم مائة جمل وهم أكثر أهل المنطقة أموالاً<sup>(١)</sup>.

وبما يقول التجار لأنها كانت دار التجهز للصحراء<sup>(٢)</sup> ولا أدل على كونها مركزاً تجارياً مهماً من أن يهود تلك البلاد شدوا الرحال إليها واستقروا بها<sup>(٣)</sup>.

وقد ارتبطت أغمات بطرق تجارية مع سجلماسة وفاس وغيرها من مدن المغرب الأقصى، كما ارتبطت أيضاً بطريق تجاري مع المنطقة الواقعة إلى جنوبها الغربي باتجاه البحر المحيط وهي السوس الأقصى، البلد الكثير الخير الذي يتمتع فيه من المنتجات الزراعية ما لا تجتمع لغيره من مناطق المغرب كما يذكر ابن حوقل<sup>(٤)</sup>.

وهكذا كانت أغمات محطة تجارية مهمة تتجمع وتتفرق عندها عدة طرق ونجحت في ربط مدن المغرب الأقصى فنشطت فعاليتها التجارية، وهي من المدن التي عظمت أسواقها وانتفع أهلها انتفاعاً كبيراً بسبب موقعها الذي مكّنها من الاشتراك في التجارة مع المدن الأخرى في الشمال والجنوب.

#### أودغشت: Awdaghost

لعبت مدينة أودغشت دوراً مهماً في حركة التجارة ببلاد المغرب وهي إحدى موانئ الصحراء الكبرى التي تقع في الطرف الجنوبي من الصحراء إلى الشمال الغربي من غانة وبينهما مسيرة حوالي خمسة عشر يوماً، أما المسافة بينها وبين مدينة سجلماسة فإن القوافل تقطعها في مسيرة شهرين تقريباً<sup>(٥)</sup>.

١ (المصدر السابق، ج ٣، ص ٢٢٤).

٢ (نفسه، ج ٣، ص ٢٣٢).

٣ (مجهول: الاستبصار، ص ٢٠٧، أبو الفدا: تقويم البلدان، ص ٤٤، ٥٨).

٤ (ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٠).

٥ (ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩١).

ويذكر البكري أن مدينتي سجلماسة في الشمال وأودغشت في الجنوب كانتا بمثابة موانئ الصحراء الكبرى وبذت أسواقهما كل الأسواق الصحراوية إذ كانتا أكثرها نفوذاً<sup>(١)</sup>.

والحقيقة أن أودغشت لم تكن مجرد محطة استراحة للقوافل القادمة من الشمال فقط ولكنها مثلت النهاية الجنوبية لأهم الطرق التجارية في القرنين الرابع والخامس الهجريين ألا وهو الطريق القادم من سجلماسة مروراً بوادي درعة ليصل بعد رحلة شاقة وطويلة عبر الصحراء إلى أودغشت كأول محطة له في بلاد السودان، لذلك قامت فيها حركة تبادل تجاري عظيمة حيث شهدت أسواقها مبادلة البضائع المختلفة من الشمال ومن الجنوب<sup>(٢)</sup>.

وقد وصف الجغرافيون مدينة أودغشت بأنها كبيرة حسنة المباني ومساجدها كثيرة وكان أهلها أصحاب نعم وأموال جليلة، وقال البكري عن أسواقها وتجارها: "ويتجهز إلى أودغشت بالنحاس المصنوع وبثياب مصبغة ويجلب إليها القمح والتمر والزبيب من بلاد الإسلام على بعد، ويجلب منها العنبر الجيد لقرب المحيط منهم والذهب الخالص، وسوقها عامرة"<sup>(٣)</sup>.

وتتجلى أهمية أودغشت في أنها كانت أحد الطرق الرئيسية للتجارة في بلاد المغرب، فمعلوم أن التجارة بين الشمال الإفريقي وبلاد السودان سلكت طريقين أساسيين، الأول: هو طريق فزان وبرنو وكاتم، أما الثاني فهو طريق سجلماسة وأودغشت ومنحنى النيجر<sup>(٤)</sup> ومن ذلك تنضح مكانة أودغشت التجارية، وهذا بالإضافة إلى أن بعض الأفراد

١ ( البكري: المغرب، ص ١٥٨.

٢ ( الحبيب الجناحاني: المغرب الإسلامي، ص ١٩٤.

٣ ( البكري: مصدر سابق، ص ١٥٨.

٤ ( د. حسن أحمد محمود: قيام دولة المرابطين، ص ٨٧.

القبائل البربرية عملوا كوكلاء تجارين لنجار المشرق والأندلس في المدن المغربية الواقعة على الطرق التجارية الموصلة إلى مدينة أودغشت<sup>(١)</sup>.

وهذا الوضع الاقتصادي يمكن القول إن مدينة أودغشت قد شابهت مدينة سجلماسة في موقعها كمركز تجاري مهم لأنها أصبحت حلقة وصل بين السودان الغربي وبلاد المغرب.

دور المدن في تفعيل حركة الطرق التجارية ببلاد المغرب:

قامت المدن المغربية بدور بارز في المبادلات التجارية بسبب ارتباطها بشبكة الطرق التجارية، ولذلك لا يمكن فهم أهمية دور المدن التجارية في المغرب الإسلامي (والتي شهدت تطورا عمرانيا واقتصاديا ذا شأن خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين) إلا في إطار نظرة شاملة لتطور المدن وليس في نطاق نظرة ضيقة، أي النظرة إلى المدينة باعتبارها وحدة مستقلة.

ولا شك أن الموقع الجغرافي لبعض مدن المغرب كان عاملا مهما في ازدياد الفعاليات التجارية فيها، فمثلا مدينة برقة، كانت تعد محطة تجارية حدودية تعمل على تصدير واستيراد السلع والمنتجات، وكانت هي أول محطة تجارية يصلها القادم من مصر وآخر محطة يغادرها الذهاب إلى مصر والشرق، ولذلك فإن حركة التجارة فيها كانت لا تنقطع ليلا ولا نهارا فكثرت تجارتها وتجارها وازدهرت أسواقها بضروب المتاجر الصادرة في المشرق والواردة في المغرب<sup>(٢)</sup>.

ولعبت المدن الواقعة على الطريق الأوسط الممتد بين سجلماسة ودرعة من ناحية أودغشت ثم النيجر من ناحية أخرى، دورا مهما في تفعيل حركة التجارة، ويذكر القزويني في آثار البلاد، أن سجلماسة كانت أكثر المدن شهرة وحيوية في التجارة<sup>(٣)</sup> وتميزت

١ ( ابن حيان: المقتبس، تحقيق. مكّي، بيروت، ١٩٧٣م، ص ٢٦٦.

٢ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٦.

٣ ( القزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت، ١٩٦٩م، ص ٤٢.

سجلماسة بأنها محطة تجارية حدودية مهمة لأنها تعد مركزا للقوافل الصحراوية المذهبة إلى بلاد السودان أو القادامة منه، فهي مركز لتجمع القوافل التجارية التي تقطع بلاد المغرب لتصل إلى سجلماسة ومنها تنطلق عابرة الصحراء إلى بلاد الزنج<sup>(١)</sup>.

والحقيقة أن سجلماسة كانت بمثابة ميناء كبير في شمال الصحراء الكبرى، وتميزت بأسواقها الكثيرة، وبكثرة التجار النازلين بها<sup>(٢)</sup>.

ولاشك أن المغرب الأقصى اختص بميزة عن بقية مناطق المغرب الإسلامي، إذ يطل على المحيط الأطلسي غربا والبحر المتوسط شمالا، وتقع في جنوبيه مدينة سجلماسة وهي أهم مدخل القوافل التجارية القادمة من بلاد المغرب والمتجهة إلى بلاد السودان عبر الصحراء الكبرى، وقد حقق المغرب الأقصى استفادة كبيرة من مدينة سجلماسة التي أمست أهم محطات القوافل التجارية، وتقاطر عليها التجار من مختلف البلدان لأنها كانت المرفأ الصحراوي لذهب السودان<sup>(٣)</sup> أما مدينة تلمسان، فقد لعبت دورا مهما في حركة التجارة بعد أن مثلت المنفذ الرئيسي للتجارة الوافدة من بلاد الأندلس وبلاد السودان والمغرب الأقصى إلى إفريقيا والمشرق الإسلامي ودول حوض البحر المتوسط<sup>(٤)</sup>.

١ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج٣، ص ٢٢٦، وابن حوقل: مصدر سابق، ص ١٠٠.  
ومن الجدير بالذكر أن أهمية سجلماسة التجارية إنما جاءت في ارتباطها بطرق تجارية متعددة الاتجاهات مع مدن المغرب، فأصبحت مركزا لتجمع التجار المغاربة وغير المغاربة.

2) Cooley, Op. Cit, p. 25.

٣ ( وعن مدينة سجلماسة كمركز تجاري مهم، انظر:

الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ط نابولي، ١٦٧٢، ج٣، ص ٢٢٦.

ابن حوقل: صورة الأرض، ط بيروت، ١٩٦٤، ص ٦٥، ٩٦، البكري: المغرب، ص ١٤٨.

مجهول: الاستبصار في عجائب الأمصار، ط، الإسكندرية، ١٩٥٨م، ص ٢٠٢.

د. حسن أحمد محمود: قيام دولة المرابطين، ص ٨٧.

Bovil, caravans of the old sahra, London, 1933, p. 43.

٤ ( مجهول: الاستبصار، ص ١٣٣.

ويضاف إلى ذلك أن تلمسان كانت أهم مدن سهل شلف الذي يقع بالمغرب الأوسط والذي كان من أكثر المناطق في الإنتاج الزراعي والحيواني<sup>(١)</sup> وكانت تلمسان أيضا تقع قريبة من العيون المائية في منطقة الجبال القريبة منها<sup>(٢)</sup> ولذلك باتت تلمسان من أهم مدن المغرب الأوسط في التجارة وقد وصفها الإدريسي بأنها "قفل بلاد المغرب وهي رصيف للداخل والخارج منها، لا بد من الاجتياز بها على كل حالة"<sup>(٣)</sup> أما البكري فقد قال "إنما كانت مقصد التجار من كافة البلدان"<sup>(٤)</sup> وبذلك يتضح أن موقعها جعلها من أهم أسواق التجارة، وهذا ما أكد عليه أحد الباحثين المعاصرين بقوله "أمست تلمسان نقطة توزيع القوافل التجارية إلى إفريقية ثم المشرق وحوض البحر المتوسط والأندلس"<sup>(٥)</sup>.

ومن المدن المهمة التي كانت تشكل حلقة الوصل بالنسبة لطرق التجارة في المغرب، مدينة المسيلة (مركز منطقة الزاب) فقد كانت محطة ابتداء وانتهاء للطرق التجارية بين إفريقية والمغرب الأقصى<sup>(٦)</sup>.

وتأتي مدينة تاهرت في مقدمة المدن التي تميزت بالتجارة وكثرة التجار، فقد قال عنها الشماخي في السير "انقل إليها أهل الأموال والتجار من مصر وإفريقية والمغرب"<sup>(٧)</sup> وكانت تاهرت محطة تجارية مهمة نظرا لوفود الكثير من التجار عليها من الأندلس

١ ( ابن سعيد: كتاب الجغرافيا، ص ١٤٥، الإدريسي: مصدر سابق، ج ٣، ص ٢٤٨، ٢٥٨.

٢ ( مجهول: مصدر سابق، ص ١٧١.

٣ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج ٣، ص ٢٥٠.

٤ ( البكري: المغرب، ص ٧٧.

٥ ( عز الدين أحمد: مرجع سابق، ص ٣١٣.

٦ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٨٥، القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٥، ص ١٧٤.

٧ ( الشماخي: السير، ص ١٥٨.

والاستقرار فيها وبخاصة بعد أن تعدد سكانها من مسلمين ويهود ومسيحيين بحثا عن تحقيق الأرباح<sup>(١)</sup>.

وقال ابن الصغير المالكي عن تاهرت: "استعملت السبل إلى بلاد السودان وإلى جميع البلدان"<sup>(٢)</sup> وهكذا باتت مدينة تاهرت مركزا تجاريا مرموقا بعد أن حققت ثراء هائلا واتخذت العبيد والخيول.

ومن المدن التي سكنها واستقر بها الكثير من التجار الغرباء من مختلف دول العالم الإسلامي والمسيحي مدينة وهران ومدينة تنس<sup>(٣)</sup> وهما مدينتان أسسهما تجار من الأندلس بالمغرب الأوسط.

وكانت مدينة فاس محطة تجارية تتجمع وتفرق عندها عدة طرق، فساهمت في حركة التجارة وتميزت بوجود العيون المائية بها<sup>(٤)</sup> وقد أمست مدينة فاس منذ تأسيسها حاضرة المغرب الأقصى فقد قصدها التجار والعلماء من كل حذب وصوب وانتقل إليها جماعة من غرب القيروان واستقروا بها وعرفت إحدى عدويتها بهم إذ أطلق عليها عدوة القرويين، كما أطلق على أحد أبوابها باب إفريقية، واشتهرت أسواق فاس بأنواع الحبوب والغلات التي كانت تجلب من إقليم طنجة، خاصة القمح والشعير وأنواع المزروعات.

وقد وصف البكري الطرق المتصلة بفاس وصفا دقيقا ظهر من خلاله أن مدينة فاس كانت مركز الدائرة التي تخرج منها عدة طرق منها، الطريقان اللذان يربطان فاس بسبتة ويطنجة، هذا فضلا عن الطرق المتجهة إلى تلمسان ومليلة والرين وسلا ومدن الساحل

١ ( انظر في ذلك: جودت عبد الكريم: مرجع سابق، ص ٣٥، الحبيب الجناحاني: دراسات مغربية في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للمغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٨٠م، ص ٦٨.

٢ ( ابن الصغير المالكي: أخبار الأئمة الرستمين، ص ٣٢٤، ٣٢٥.

٣ ( المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، لندن، ١٩٠٩م، ص ٢٣١، ومجهول: الاستبصار، ص ٢٠٢.

٤ ( المراكشي: مرجع سابق، ص ٣٥٨، ابن سعيد: مصدر سابق، ص ١٤١.

الأطلسي، والطريق المتجه إلى أغمات وسجلماسة<sup>(١)</sup>، وجذبت إليها التجار بسبب موقعها المتوسط بين مصدري النشاط التجاري بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، ولذلك كانت فاس من أهم المدن التجارية على الطريق التجاري مع بلاد السودان<sup>(٢)</sup>.

وقد جمعت بعض المدن بين التجارة البحرية والبرية معا لأن موقعها على البحر جعلها مراسي للمراكب التجارية وارتبطت في الوقت نفسه بمراكز التجارة البرية الداخلية وذلك مثل مدينة سرت التي جمعت بين التجارة البرية والبحرية فكانت تجتازها القوافل وتردها المراكب بالمناخ، وكذلك مدينة أجداوية، فهي بالإضافة إلى كونها مركزا للتجارة البحرية بسبب قربها من البحر حيث تأتيها المراكب وتصدر عنها بضروب من التجارة، كانت محطة تجارية للقوافل صادرة وواردة من بلاد السودان، كما ارتبطت طرابلس وبونة<sup>(٣)</sup> بطرق تجارية مع المدن المجاورة لها فضلا عن ارتباطها بالطرق البحرية.

ومن المدن التي كان موقعها الجغرافي بمثابة محطات نشطة للتجارة البحرية والتي تمثل مدن سواحل المغرب، قابس وسبته ووهران وأجداوية وسرت وطرابلس وتنس وبرقة.

وقامت المدن الواقعة على طريق المحيط الأطلسي بدور هام في حركة التجارة والقوافل مثل تارودانت الواقعة على نهر السوس ومنها إلى مدينة نول لمطة ثم إلى مدينة أوليل<sup>(٤)</sup> واستقبلت تارودانت القوافل القادمة من الجنوب كما زودت القوافل الذاهبة إليه،

١ ( البكري: المغرب، ص ٧٠ - ٧٩، وعن أهمية فاس التجارية، انظر أيضا:

Mantran, P. R: L'Expansion Masulmane, siecles, Paris, 1969, p. 162.

Goiten: studies in Islamic History, leiden, 1968, p. 248.

٢ ( انظر في ذلك: ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٧٠ - ٧٧.

٣ ( بونة: مدينة يافريقية بين مرسى الحزر وجزيرة بني مزغناي وهي مدينة حصينة مقتصدرة كثيرة الفواكه والبساتين وهي على البحر، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان ج ٢، ص ٤٠٢.

٤ ( أوليل: تقع على نحر البحر وآخر العمارة، وهي معدن الملح ببلاد المغرب بينها وبين أودغشت شهر ومن أوليل إلى لمطة معدن الورق خمسة وعشرون ميلاً، انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج ١، ص ٢٢٥.



ومن ثم يمكن أن نعدّها عاصمة السوس الأقصى ونهاية الطرق التجارية في المغرب الأقصى لذلك شغلت المدينة بحركة النقل التي تعاقبت دوراتها طوال العام وتكدست فيها الثروات<sup>(١)</sup>.

وكانت مدينة القيروان في المغرب الأدنى تمثل واحداً من المراكز المهمة للقاء القوافل التجارية من المشرق والمغرب مع القوافل التي كانت تعبر الصحراء مما يدل على وجود نشاط تجاري بين هذه المنطقة ومنطقة السودان الغربي<sup>(٢)</sup>.

وفي نهاية الحديث عن دور المدن في تفعيل حركة التجارة ببلاد المغرب يمكن القول إن المغرب الإسلامي كان يضم ثلاث مناطق تجارية أساسية ومهمة، وهي منطقة إفريقية ومن أبرز مراكزها التجارية القيروان، والمنطقة الثانية منطقة المغرب الأوسط التي تصل المسالك التجارية فيها بمدينة تاهرت عاصمة الإمارة الرستمية، وهي مركز تجاري حساس يربط بين مسالك الصحراء، وبلاد السودان بالأندلس وجزر البحر المتوسط عن طريق ميناء تنس وحلقة وصل مهمة في التبادل التجاري بين المغرب والمشرق الإسلامي، أما المنطقة الثالثة فهي منطقة المغرب الأقصى بواجهتيها البحريتين، المحيط الأطلسي والبحر المتوسط، ويجمع بين هذه المناطق الثلاث، الموقع الجغرافي الذي ينحصر بين واجهتين تجاريتين: الواجهة البحرية والواجهة الصحراوية، وهما واجهتان تقعان ضمن الوحدة العمرانية والاقتصادية للعالم الإسلامي.

### أهم السلع الصادرة والواردة على شبكة الطرق التجارية:

تنوعت السلع والبضائع الصادرة والواردة في مختلف مناطق بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين ونجحت طرق التجارة في تسيير تلك البضائع إلى جميع البلاد والمدن داخل منطقة المغرب وخارجها، وبذلك نشطت حركة التجارة وازدهرت في

١ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج٣، ص ٢٢٧، ٢٢٩.

ومحمد عبد الهادي شعيرة: المرابطون وتاريخهم السياسي، ص ١٧.

٢ ( الحبيب الجناحاني: المغرب الإسلامي، الحياة الاقتصادية والاجتماعية، تونس، الدار التونسية للنشر، سنة

١٩٧٨، ص ٦٢.

أسواق المغرب وارتبطت بمراكز الإنتاج والاستهلاك، وكانت على درجة كبيرة من التنظيم<sup>(١)</sup>.

ولاشك أن التجارة تعتمد بصورة أساسية على ما تنتجه الزراعة من حاصلات وما تنتجه الصناعة من سلع، فضلا عن الثروة الطبيعية والحيوانية، ولذلك من المنطقي تصور أن المنتجات الزراعية كانت في مقدمة السلع التجارية التي تنتقل عبر طرق التجارة بالقوافل إلى مختلف بلاد المغرب، وقد أدى النشاط الزراعي للمغرب دورا أساسيا ومهما في نشاط الحركة التجارية لهذه البلاد، ومن ثم تنوعت السلع والبضائع التجارية في بلاد المغرب، فكان من أهمها الحبوب وزيت الزيتون واللحوم والقطن والخشب والملح والتمور والعسل والسكر والزبدة والمرجان والعنبر والعطور والورق والمنسوجات والصوف والنحاس المصنوع والحديد والشمع والجلود والفرو والزبيب.... إلخ<sup>(٢)</sup>.

وجدير بالذكر أن وفرة الإنتاج وتنوع السلع في بلاد المغرب جعل إقليم المغرب يقوم بدور الوسيط التجاري في بلاد كثيرة في العالم من حوله خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين، فقد نقل بضائع أقاليم البحر المتوسط إلى المشرق، كما نقل سلع السودان إلى

---

١ ( ومن الجدير بالذكر أن الازدهار التجاري الذي شهدته منطقة المغرب إبان القرنين الرابع والخامس الهجريين قد خلقه تجار مغاربة وغير مغاربة، وكان الآخرون من أهل الشرق وحوض البحر المتوسط، وقد ارتبط بهذا الازدهار التجاري تنظيمات خاصة بالأسواق والتعامل التجاري والتوسع في شبكة الطرق، كما نظمت الضرائب على التجارات الصادرة والواردة.

٢ ( انظر: ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٦٤، ٦٩، ٨٣، ابن خلدون: العبر، ط بيروت، ١٩٥٩، ج ٦، ص ٤١٨.

الروض المطار، ص ١٣٤، ط بيروت، ١٩٧٥ م.

الإصطخري: المسالك والممالك، الجزائر، ١٨٥٧، ص ١٧١.

المشرق وأوربا أيضا، ونقل في الوقت نفسه سلع وبضائع إلى السودان وقد أدى ذلك إلى نشاط حركة الصادرات والواردات في البلاد<sup>(١)</sup>.

وفي داخل إقليم المغرب كانت السلع والبضائع تنتقل بين مناطقه المختلفة وتمثلت في الحنطة والشعير التي تميزت بإنتاجها مدن مثل بونة وبرشك وباغاي وطبنة والمسيلة وطنجة وسجلماسة، وانتقلت سلعة القطن كذلك بين المدن المغربية المختلفة حيث نقل من طرابلس إلى القيروان واشتهرت المسيلة وطبنة بإنتاج القطن الوفير<sup>(٢)</sup>.

وكان للمدن الساحلية دور مهم في تداول السلع والبضائع حيث تميزت تلك المدن بإنتاج الزيتون وزيته فقد اشتهرت تونس وقابس وسفاس بإنتاج الوفير من هذه السلعة فحملت إلى المدن الداخلية التي لا تنتجها كالقيروان وغيرها<sup>(٣)</sup>.

واشتهرت مدينة أغمات بإنتاج السمسم وقصب السكر، أما الفواكه فقد اشتهرت بها مدن تنس ووهران وبونة وقابس وتونس ومنها كان يحمل إلى حيث النقص فيه<sup>(٤)</sup> وكانت سجلماسة تنتج التمر فكان ينقل منها إلى برقة وغيرها من المدن، وتبادلت مدن المغرب أيضا منتجات الثروة الحيوانية من الأغنام والأبقار التي اشتهرت بها مدينة وهران وتوفرت الأسماك

---

١ ( ومن الجدير بالذكر أن المدن المغربية أصبحت مراكز استهلاك نتيجة لتطورها العمراني فكانت تستورد مقابل الذهب السوداني فرو الغابات الروسية والسلاح المصنوع في أوربا وكذلك الخشب لاستخدامه في صناعة السفن والقصدير وتجارة الرقيق الصقلي بعد أن كثر عدد الصقالية في قصور المغرب خلال القرن ٤ هـ، انظر:

Marurice Lombard: L' islam dans sapremiere grandeur, paris, 1971, p. 155.

M. molowist: quelques observations surle commerce de l' ordans le sudan occidental au Moyen age annales, paris, 1970, p. 163.

٢ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٨٥.

٣ ( البكري: مصدر، ص ٤٨.

٤ ( الإدريسي: مصدر سابق، ج ٣، ص ٢٢٩.

د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

في المدن الساحلية ولذلك ساهمت الثروة الحيوانية المغربية في النشاط التجاري الداخلي<sup>(١)</sup> أما صادرات الأندلس للمغرب فتمثلت في السلع المصنعة كالأقمشة الكتانية والصوفية والحرير والديباج وغير ذلك، وصدرت المغرب إلى مصدر الزيت الذي اشتهرت به سفاقس، وصدرت المغرب إلى المشرق العنبر والحرير والأكسية الصوفية والحديد والرصاص والبغال والخيول والإبل والغنم والمواد الخام المعدنية وغير المعدنية والسلع المصنعة فضلا عن الثروة الحيوانية، وصدرت المغرب إلى السودان الملح نظرا لانعدام وجوده عندهم وكان يباع بثمن غال قدره ابن حوقل بين مائتين وثلاثمائة درهم للحمل<sup>(٢)</sup>.

أما الواردات إلى المغرب فكانت قليلة إذا ما قورنت بالصادرات حيث كان الخنزير يجلب من العراق إلى المغرب وكانت تأتي مراكب الروم بضروب الأمتعة والمطاعم، وكان الذهب يجلب بكثرة من بلاد السودان إلى المغرب<sup>(٣)</sup>.

وفيما يخص الأسواق التجارية التي كانت مقر التبادل السلع والبضائع، فقد كانت على نوعين ثابتة دائمة في المدن وأخرى شهرية، وكان مقرها في أرباض المدينة وليس داخلها،

---

١ ( إبراهيم حركات: النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط، الدار البيضاء، المغرب، ١٩٩٦م، ص ٥٤، ٥٣.

٢ ( ابن حوقل: صورة الأرض، ص ٩٨، والنظر أيضا: القلقشندي: مصدر سابق، ج ٥، ص ٢٨٦، عز الدين أحمد: مرجع سابق، ص ٢٤٩.

٣ ( البكري: المغرب ص ١٥١، ١٥٩، ١٦٨.

ومن الجدير بالذكر أن الاصطخري الذي ألف كتابه في النصف الأول من القرن الرابع الهجري تحدث عن صادرات المغرب والأندلس للمشرق الإسلامي، فقال: " والذي يقع من المغرب الخدم السود من بلاد السودان والخدم البيض من الأندلس والجواري الثمنات، تأخذ الجارية والخدم من غير صناعة على وجوها بألف دينار وأكثر وتقع فيها اللبود المغربية والبغال للسرّج والمرجان والعنبر والذهب والعسل والزيت والسفن والحرير، انظر: المسالك والممالك، القاهرة، ١٩٦١، ص ٣٧.

د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

وكانت أسعار السلع فيها على العموم رخيصة وبخاصة في المدن والمناطق التي تنتج كميات كبيرة تفيض عن حاجتها<sup>(١)</sup>.

وقد فرضت الضرائب على السلع وتنوعت وذلك على القوافل المارة ما بين المدن المغربية، وكان يوجد في مدن المغرب أماكن تسمى "المراصد" ومهمتها جباية الضرائب وأهمها مرصد طنجة<sup>(٢)</sup>.

وهكذا قامت شبكة الطرق التجارية في بلاد المغرب بدور فعال في ازدهار حركة التجارة بهذا الإقليم الكبير مما جعل أحد الباحثين الغربيين وهو مانتران Mantran يقول: إن العرب (المسلمين) استطاعوا أن يستفيدوا من إمكانيات بلاد المغرب الكبيرة وأن يضعوا النواة الصالحة للتغيير الاقتصادي الذي شهدته بلاد المغرب<sup>(٣)</sup>.

١ ( ابن عذاري: البيان، ج ١، ص ٥١، عبد الله العروي: مرجع سابق، ص ١٢١، ١٢٢.

٢ ( ابن حوقل: مصدر سابق، ص ٩٤، وانظر أيضا: الدباغ: معالم الإيمان، ج ٤، ص ١٩٠.

لويس أرشيالد: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ص ٣٣١.

وجودت عبد الكريم: مرجع سابق، ص ٢٥٩.

٣ ) Mantran: L' Expansion Masulmane, siecles, Paris, 1969, p. 162.

## خاتمة البحث ونتائجه

- نجم عن وجود الطرق التجارية وتعددتها في بلاد المغرب ازدهار حركة التجارة عبر الصحراء الكبرى ووجود عمل للقبائل نظرا لامتلاء الصحاري بالخيرات.
- يمكن القول إن التأثيرات الثقافية التي ظهرت في المغربين الأوسط والأقصى لم يكن لها وجود إلا بتحول أهل البلاد إلى اعتناق الإسلام ثم ازدهار حركة التجارة في عصر الدول المستقلة وقدم التجار من مختلف البلدان والأجناس توجها إلى المكاسب المادية واستثمار الأموال إلا أنهم حملوا معهم ثقافات شعوبهم إلى بلاد المغرب الإسلامي.
- أن الاتصال التجاري بين الشمال الأفريقي وأفريقيا السوداء بدأ مع انتشار الإسلام في شمالي أفريقيا وعن طريق القوافل التجارية، وتوطدت العلاقات التجارية بينهما بفضل فئة التجار التي لعبت دورا أساسيا في هذه العلاقات.
- أن القوافل التجارية ربطت تجارة العالم الإسلامي مع شبكات الشرق والبحر المتوسط وفتحت عالم السودان بكامله أمام طرق المواصلات العالمية.
- ساهمت الطرق في جذب الكثير من تجار العالم الإسلامي وغيرهم واستقرارهم في عواصم الدول والمدن التجارية الجديدة مما أدى إلى ازدهار التجارة.
- أعطت الطرق التجارية عبر المغربين الأوسط والأقصى ظروفًا أفضل لحركة القوافل على عكس حركتها عبر الصحراء الكبرى.
- تعددت الطرق التجارية للقوافل عبر الصحراء الكبرى إلى بلاد السودان، بينما تشابهت هذه الطرق فيما تلاقيه القوافل من مصاعب وما تعرض لها من أخطار.
- كانت أغमत وسجلماسة وفاس ووارجلان وتلمسان وتاهرت هي أهم المراكز التجارية في المغربين الأوسط والأقصى.

د/ إبراهيم فرغل محمد      شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

---

- كشفت كثافة الطرق التجارية المارة بكل من سجلماسة وتلمسان عن أهمهما مركزين تجاريين في التجارة مع بلاد السودان.
- كان لضعف الدول المستقلة في بلاد المغرب دوره الكبير في تطور الصراع بين القبائل المغربية من أجل الهيمنة على طرق التجارة وحركتها حتى نهاية القرن الخامس الهجري.
- شاركت الطرق التجارية ببلاد المغرب الإسلامي في إحياء وازدهار بلاد السودان الواقعة ما وراء الصحراء الكبرى عمرانياً وتجارياً، كما ساهمت بلاد السودان أيضاً بفضل تصديرها للذهب والرقيق في تطور مدن المغرب الإسلامي.
- كانت الفعاليات التجارية لبلاد المغرب في القرنين الرابع والخامس الهجريين نشيطة وواسعة ومتنوعة وتدر أرباحاً كبيرة على تجارها.
- أن أساليب التجارة المغربية وفتياتها لا تختلف عن أساليب التجارة الإسلامية المعروفة خلال العصر الوسيط وقد تعرض لها الفقهاء في كتب المعاملات.
- يلاحظ تنوع الطرق التجارية في بلاد المغرب ما بين برية وبحرية ونهرية، داخلية وخارجية، أساسية وثانوية وكذلك تعدد مراكزها ومحطاتها في مختلف المدن.
- أن العالم الإسلامي في القرنين الرابع والخامس الهجريين أصبح يشكل وحدة عمرانية واقتصادية، وذلك لأن طرق المواصلات التجارية وشبكة المسالك التجارية فيه امتدت من الجنوب الغربي لبلاد السودان إلى أوروبا ومن سواحل إفريقيا الشرقية إلى الصين وبلاد الترك وامتدت كذلك من المغرب إلى المشرق ومن شواطئ المحيط الأطلسي إلى بغداد وكابل ومنهما إلى منطقة المحيط الهندي.

- أثرى تواصل حركة التجارة على الطرق بين المشرق والمغرب، الحياة الثقافية ببلاد المغرب وزيادة التبادل الثقافي بين الأندلس وبلاد المغرب.
- أن المخططات التجارية المهمة مثل وارجلان وأغمات وأودغشت تحتاج إلى مزيد من البحث والدراسة من جانب المؤرخين ومن جانب الجغرافيين أيضا.

"والحمد لله فاتحة كل خير وتمام كل نعمة"





## أهم المراكز التجارية في بلاد المغرب



## قائمة المصادر والمراجع

- ❖ د. إبراهيم أحمد العدوي : بلاد الجزائر تكوينها الإسلامي والعربي، القاهرة ١٩٧٠م.
- ❖ إبراهيم حركات: النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط، الدار البيضاء، المغرب، ١٩٩٦م.
- ❖ الإدريسي: (أبو عبد الله محمد بن محمد إدريس)، ت/ ٥٥٨هـ - ١١٦٣م).
- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج-٣ (نابولي ١٩٧٢م)، ج-٥، نابولي ١٩٧٥.
- ❖ الإصطخري: إبراهيم بن محمد، ت/ النصف الأول من القرن الرابع الهجري - العاشر الميلادي
- المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر عبد العال، القاهرة ١٩٦١م.
- ❖ أوليفر، وجون فيج: موجز تاريخ إفريقية، القاهرة ١٩٦٠م.
- ❖ ابن بطوطة: محمد بن عبد الله ، ت/ ٧٧٩هـ - ١٣٧٧م)
- تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروف برحلة ابن بطوطة، بيروت ١٩٦٠م.
- ❖ البكري: أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز، ت/ ٤٨٧هـ - ١١٠٣م)
- المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب، الجزائر ١٨٥٧م.
- ❖ جودت عبد الكريم: العلاقات الخارجية للدولة الرستمية، الجزائر ١٩٨٤م.
- ❖ ابن حزم: ( علي بن محمد بن سعيد، ت/ ٤٥٦هـ - ١٠٦٣م)
- جهرة أنساب العرب، تحقيق عبد السلام هارون، القاهرة، الطبعة الرابعة، ١٩٧٧م.

- ❖ د. حسن أحمد محمود: قيام دولة المرابطين، القاهرة ١٩٥٧م.
- انتشار الإسلام والثقافة العربية في إفريقيا، القاهرة ١٩٨٦م.
- ❖ ابن عبد الحكم: (عبد الرحمن بن عبد الحكم، ت/ ٢٥٧هـ - ٨٧١م).
- فتوح مصر والمغرب، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة ١٩٦١م.
- ❖ ابن حوقل: صورة الأرض، ط بيروت، ١٩٦٤.
- ❖ ابن حيان: (حيان بن خلف بن حسين، ت/ ٤٦٩هـ - ١٠٧٦م)
- المقتبس في أخبار بلد الأندلس، تحقيق عبد الرحمن الحجي، بيروت ١٩٦٥م، الجزء الخامس، تحقيق مكّي، بيروت ١٩٧٣م.
- ❖ ابن الخطيب: (لسان الدين بن محمد)، ت/ ٧٧٦هـ - ١٣٧٤م)
- الجزء الثالث من كتاب أعمال الأعلام فيمن بويع قبل الاحتلال من ملوك الإسلام، نشر، أحمد مختار العبادي، ومحمد إبراهيم الكتاني تحت عنوان: المغرب العربي في العصر الوسيط، الدار البيضاء ١٩٦٤م.
- ❖ ابن خلدون: (عبد الرحمن بن محمد، ت/ ٨٠٨هـ - ١٤٠٦م)
- كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر، الأجزاء ٣، ٤، ٦، ٧، بيروت ١٩٧١م.
- ❖ الدباغ: (عبد الرحمن بن محمد، ت/ ٦٩٦هـ - ١٢٩٧م)
- معالم الإيمان في معرفة أهل القيروان، الجزء الأول، تحقيق إبراهيم شبوح، تونس ١٩٦٨م، الجزء الثاني، القاهرة ١٩٧٢م، والجزء الثالث، تونس ١٩٧٨م، الجزء الرابع تونس بدون تاريخ، تحقيق، محمد ماضور.

- ❖ د. دولت صادق: جغرافية العالم، دراسة إقليمية، الجزء الثاني، القاهرة ١٩٥٩م.
- ❖ رابع يونان: المغرب العربي تاريخه وثقافته، الجزائر ١٩٦٨م.
- ❖ رجب نصير الأبيض: مدينة مرزق وتجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر الميلادي، دراسة في التاريخ السياسي والاقتصادي، ليبيا ١٩٩٨م.
- ❖ د. عبد الرحمن بشير: اليهود في المغرب العربي، القاهرة ٢٠٠١م.
- ❖ د. عبد الرحمن زكي: تاريخ الدول الإسلامية السودانية بإفريقية الغربية، القاهرة ١٩٦١م.
- ❖ روجيه لوتورنو: فاس في عصر بني مرين، ترجمة د. نقولا زياده، بيروت ١٩٦٧م.
- ❖ ابن أبي زرع: (أبو الحسن علي، ت/ النصف الأول من القرن الثامن الهجري- الرابع عشر الميلادي)
- الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب، وتاريخ مدينة فاس، الرباط ١٩٧٢م.
- ❖ أبو زكريا: (يحيى بن أبي بكر، ت/ ٤٧١هـ - ١٠٧٨م)
- كتاب السيرة وأخبار الأئمة، تحقيق إسماعيل العربي، الجزائر ١٩٧٩م.
- ❖ د. سعد زغلول عبد الحميد: تاريخ المغرب، الجزء الأول، القاهرة ١٩٦٥م.
- ❖ ابن سعيد: (أبو الحسن علي بن موسى بن محمد، ت/ ٦٨٥هـ - ١٢٨٦م).
- كتاب الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، بيروت ١٩٧٠م.
- المغرب في حلى المغرب، الجزءان، تحقيق شوقي شيف، القاهرة ١٩٧٧م.

د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

---

❖ السلاوي: (أحمد بن خالد الناصري، ت/ ١٣١٥هـ / ١٨٩٨م)

الاستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى، تحقيق جعفر الناصري ومحمد الناصري،  
الجزءان، ١، ٣، الدار البيضاء ١٩٥٤م.

❖ د. السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المغرب الكبير، الجزء الثاني، القاهرة ١٩٦٦م.

❖ الشماخي: (أحمد بن سعيد بن عبد الواحد، ت/ ٩٢٨هـ - ١٥٢٢م)

السير، بدون تاريخ.

❖ ابن الصغير: (ابن الصغير المالكي، ت/ نهاية القرن الثالث الهجري - التاسع  
الميلادي)

- أخبار الأئمة الرستميين، تحقيق د. حسن علي حسن، القاهرة، ١٩٨٤م.

❖ العبدري: (أبو عبد الله محمد بن محمد، قام برحلته ٦٨٨هـ - ١٢٨٩م)

- رحلة العبدري المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، نشر، جامعة محمد  
الخامس، الرباط - مسلسلات الرحلات، رقم ٤.

❖ ابن عذارى: (محمد بن عذارى المراكشي، ت/ القرن الثامن الهجري - الرابع عشر  
الميلادي).

البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، ج ١، ٢، باريس، ١٩٤٨، ج ٣، باريس،  
١٩٣٠م، ج ٤، بيروت، ١٩٦٧م.

❖ عبد العزيز المجدوب: الصراع المذهبي في إفريقيا، الدار التونسية للنشر، ١٩٧٥م.

❖ عمرو خليفة التامي: دراسات عن الإباضية، دار الغرب الإسلامي.

❖ علي يحيى معمر: الإباضية في الجزائر، مكتبة وهبة، القاهرة، ١٩٧٩م.

- ❖ أبو الفدا: (عماد الدين إسماعيل، ت/ ٧٣٢ هـ - ١٣٣٢ م)  
- تقويم البلدان، باريس ١٨٣٠ م.
- ❖ القزويني: (زكريا بن محمد بن محمد، ت/ ٦٨٢ هـ - ١٢٨٣ م)  
آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت ١٩٦٩ م.
- ❖ القلقشندي: (أبو العباس أحمد بن علي، ت/ ٨٢١ هـ - ١٤١٨ م)  
صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، الجزء الخامس، القاهرة ١٩١٤ م.
- ❖ عبد الله العروي: مجمل تاريخ المغرب، المركز الثقافي العربي، ط ١٩٩٦.
- ❖ لويس أرشيبالد: القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة أحد محمد عيسى، القاهرة ١٩٦٠ م.
- ❖ المالكي: (أبو بكر عبد الله بن أبي عبد الله، ت/ نهاية القرن الرابع الهجري - العاشر الميلادي).  
رياض النفوس في طبقات علماء القيروان وإفريقية، الجزء الأول، بيروت ١٩٩٤ م.
- ❖ مجهول: (ت/ نهاية القرن الرابع الهجري - العاشر الميلادي)  
- أخبار مجموعة في فتح الأندلس، مدريد ١٨٦٧ م.
- ❖ مجهول: (ت/ نهاية القرن الثامن الهجري - الرابع عشر الميلادي)  
- الحلل الموشيه في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق د. سهي ذكار وعبد القادر زمامه، الدار البيضاء ١٩٧٩ م.
- ❖ مجهول: (ت/ نهاية القرن السادس الهجري - الثاني عشر الميلادي)  
- الاستبصار في عجائب الأمصار، نشر وتعليق، سعد زغلول عبد الحميد، الإسكندرية ١٩٥٨.

د/ إبراهيم فرغل محمد  
شبكة الطرق التجارية وأهم مراكزها  
في بلاد المغرب خلال القرنين الرابع والخامس الهجريين

❖ د. محمد بركات البيلي: الغلاء والجماعات في بلاد المغرب الإسلامي حتى القرن الخامس الهجري، المؤرخ المصري، آداب القاهرة، عدد ١١، يوليو ١٩٩٣م.

❖ د. محمد الجابري: العصية والدولة، (الدار البيضاء ١٩٧١م).

❖ محمد زينر: تجارة القوافل في المغرب، بحث منشور ضمن كتاب بعنوان (تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر)، بغداد ١٩٨٤م.

❖ محمد علي دبوز: تاريخ المغرب الكبير، الجزء ٢، ٣، القاهرة ١٩٦٣م.

❖ د. محمد عيسى الحويري: الدولة الرستمية، الكويت ١٩٨٣م.

❖ د. محمود إسماعيل عبد الرازق: الخوارج في بلاد المغرب الإسلامي، القاهرة ١٩٧٣م.

سوسولوجيا الفكر الإسلامي، الدار البيضاء ١٩٨٠م.

❖ المراكشي: المعجب في تلخيص أخبار المغرب.

❖ المقدسي: (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد، ت/ ٣٨٨هـ - ٩٨٨م)

- أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، لندن ١٩٠٩م.

❖ د. نعيم زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، القاهرة ١٩٧٣م.

❖ النويري: (شهاب الدين أحمد، ت/ ٧٣٢هـ - ١٣٣٢م)

- نهاية الأرب في فنون الأدب، الأجزاء ٢٤، تحقيق د/ حسين نصار، ٢٨، تحقيق

د/ عبد العزيز الأهواني، القاهرة ١٩٨٣م، تحقيق د/ محمد أمين و د. محمد حلمي

أحمد، القاهرة ١٩٩٢م.

❖ هاشم القاسمي العلوي: مجتمع المغرب الأقصى حتى منتصف القرن الرابع الهجري،  
وزارة الأوقاف المغربية ١٩٩٥م.

❖ هالة الدقاق: دور قبائل المغريين الأوسط والأقصى في حركة التجارة، القاهرة،  
٢٠٠٢م.

❖ عبد الواحد ذنون: الفتح والاستقرار العربي الإسلامي في شمال أفريقيا، (العراق  
١٩٨٠م)، منشورات وزارة الثقافة والإعلام، الجمهورية العراقية.

❖ الوزان: (الحسن بن محمد، ت/ ٩٤٤هـ - ١٥٣٧م)

- وصف أفريقيا، ترجمة د/ عبد الرحمن حميده، مراجعة د/ علي عبد الواحد وافي،  
الرياض ١٣٩٩هـ - ١٩٧٩م.

❖ عبد الوهاب ابن منصور: قبائل المغرب، الجزء الأول، الرباط ١٩٦٨م.

❖ ياقوت الحموي (شهاب الدين بن عبد الله ت ٦٢٦هـ): معجم البلدان، دار إحياء  
التراث العربي، بيروت، ٢٠٠٨م.

❖ د. يسرى الجوهري: جغرافية شمال أفريقيا، القاهرة ١٩٨٠م.

❖ اليعقوبي: (أحمد بن أبي يعقوب بن واضح، ت/ ٢٨٤هـ - ٨٩٧هـ)

- كتاب البلدان، لندن ١٨٩٢م.



**المراجع الأجنبية :**

- ❖ barbour. N: A Survey of North West Africa, London, 1961.
- ❖ Basset, Rene: les sanctuaries du Djebel nefousa, jurnal Asiatique, tom 13, 14, Paris, 189`9.
- ❖ Bovill, E. W: The Golden Trades of the moors, London, 1962.
- ❖ Cooley: the negro land, London, 1961.
- ❖ Despois, Jean: le Djebel nefousa, Paris, 1935.
- ❖ Gautier, E. F: Le pusse de L`Afrique du Nord, Les Siecles Obscurs du Maghrebm Paris, 1952.
- ❖ Glubb, J: The Empire of the Arabs, New Jersey, 1965.
- ❖ Goiten: studies in Islamic History, leiden, 1968.
- ❖ Imamuddin, S. M: some Aspects of the Socio-Economic and Cutural History of moslim Spain, Leiden, 1965.
- ❖ Julien, A: History of North Africa, London, 1970.
- ❖ Lombard, M: the Golden Age of Islam, Oxford, 1975.
- ❖ Lopez, R: Medieval trade in the Mediterranean world, New York, 1955.
- ❖ Mantran: L` Expansion Masulmane, siecles, Paris, 1969.
- ❖ Mcevedy, c: the penguin Atlas of African History, Middlesex : penguin Books, I, T, D 1985.

